



*Vor den beeindruckenden großen LuftschiFF-Hallen auf dem Flugplatz Paris-Orly, dem Start- und Zielort des Europarundflugs 1929, steht ein italienischer Hochdecker Typ Romeo Ro 5 geparkt. Die Wettbewerbsnummer M1 wurde von Umberto Gelmetti geflogen.  
(Coll. Michel Benichou)*

## **Vor über 90 Jahren: INTERNATIONALER RUNDFLUG 1929**

**von Günter Frost (ADL)**

12/2020 überarbeitete bzw. durchgesehene Fassung der Erstveröffentlichungen  
in LUFTFAHRT International Nr. 12/1979 bis 01/1980 und JET+PROP Nr. 05/2010 bis 03/2011

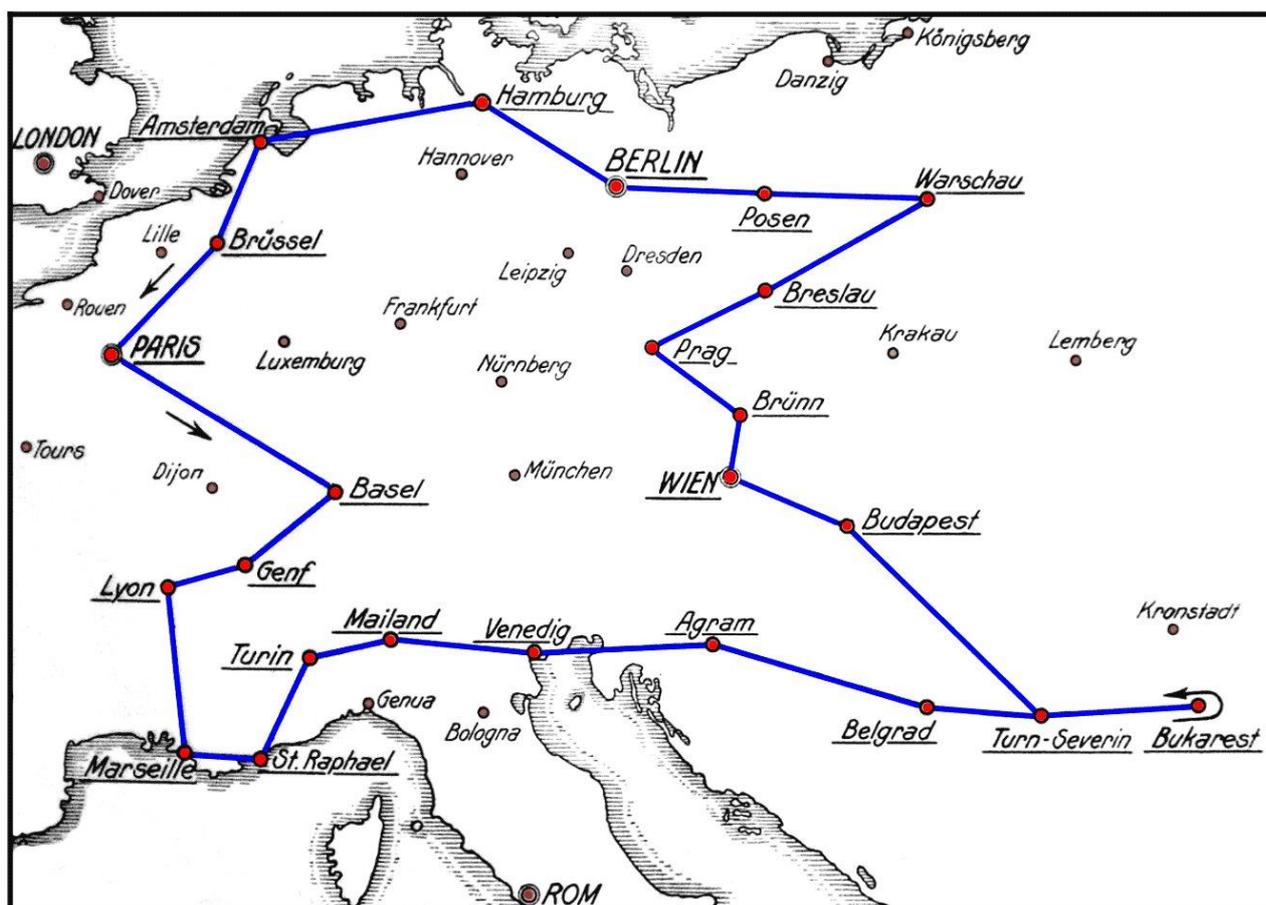
**Im August 1929 wurde der bedeutendste internationale Sportflug-Wettbewerb seiner Zeit zum ersten Mal ausgetragen, der „Challenge International d’Avions de Tourisme“, im deutschen Sprachraum kurz „Europarundflug“ oder „Internationaler Rundflug“ genannt. Veranstalter waren mehrere europäische Aero-Clubs, die damit das Ziel verfolgten, die Entwicklung gebrauchsfähiger Touren- und Reiseflugzeuge für den privaten Bedarf zu fördern.**

**Insgesamt sind nur vier solcher Wettbewerbe durchgeführt worden – 1929, 1930, 1932 und 1934 – die höchste Anforderungen an Mensch und Maschine stellten.**

**Um den Bericht nicht zu umfangreich werden zu lassen, wird in erster Linie auf die von Deutschland gemeldeten Teilnehmer eingegangen.**

## Inhaltsverzeichnis

Vorgeschichte.....	3
Die Nennungen.....	5
Flugzeuge und Motoren.....	7
Die Piloten.....	17
Erste Ausfälle.....	22
Die Technische Prüfung.....	25
Der Streckenflug.....	31
Endergebnis und Fazit.....	44
A N H A N G.....	47
Tabelle 1: Teilnehmer-Meldeliste per Ende der Nachnennungsfrist 24. Mai 1929 (4 Seiten).....	48
Tabelle 2: Technische Daten der deutschen Wettbewerbsflugzeuge.....	52
Tabelle 3: Teilnehmerliste Stand 3.8.1929 (2 Seiten).....	53
Tabelle 4: Ergebnis Technische Prüfung (2 Seiten).....	55
Tabelle 5: Endergebnis (2 Seiten).....	30
Danksagung.....	59
Quellen.....	59
Illustrationen.....	60
Verwendete Abkürzungen.....	60



Der Streckenverlauf des „Challenge International d'Avions de Tourisme“ (Europarundflug) 1929 umfasste insgesamt 6.042 km und sah 25 Zwischenlandungen vor, Start- und Zielort war Paris.



*Louis Hirschauer (links) im Mai 1922 als Ingenieur-Hauptmann und aktiver Freiballon-Führer, gemeinsam mit einem Passagier. Hirschauer besaß neben dem Freiballonschein auch eine Pilotenlizenz. (Coll. BnF Gallica)*

Als Urheber und konsequenten Verfechter der Idee, einen europäischen Flugwettbewerb durchzuführen, kann man wohl den französischen Ingenieur-Oberst Louis Hirschauer bezeichnen. Der Lothringer Hirschauer war in den zwanziger Jahren nicht nur Mitglied im Aéro-Club de France, sondern gehörte auch zu den französischen Vertretern in den Gremien des internationalen Luftsportverbandes FAI (Fédération Aéronautique Internationale). Außerdem bekleidete er die Position des Chefingenieurs der FAI und war zugleich Präsident der FAI-Sportkommission.

Im Namen des Aéro-Club de France machte Hirschauer erstmals im Januar 1928 in der Sitzung des Comité Général der FAI offiziell den Vorschlag, einen internationalen Flugwettbewerb ins Leben zu rufen mit dem Ziel, gebrauchsfähige Touren- und Reiseflugzeuge für den Privatbedarf heranzuzüchten. Die Grundzüge eines solchen mit einem Wanderpreis auszustattenden Wettbewerbs wurden noch in der laufenden Sitzung des Generalkomitees abgestimmt.

Das endgültige Reglement des offiziell als „Challenge International d’Avions de Tourisme“ bezeichneten Wettbewerbs verabschiedete die FAI auf ihrer jährlichen Vollversammlung im Juni 1928 in Brüssel.

Als Veranstalter des für den Sommer 1929 erstmalig vorgesehenen „Challenge International“ fungierten gemeinschaftlich die nationalen Aero-Clubs aus Deutschland, Frankreich, Italien und Rumänien, der Schweiz und der Tschechoslowakei; der polnische Aeroclub gesellte sich später dazu. Die Federführung hatte der Aéro-Club de France. Die Clubs brachten gemeinsam die vorgesehene Preissumme von 300.000 Francs auf, außerdem stiftete der französische Club einen Wanderpokal im Werte von 20.000 Francs, den „Coupe Challenge International“.

Teilnehmen konnten alle mehrsitzigen Touren- und Reiseflugzeuge mit einem Leergewicht bis zu 400 kg, wobei nochmals unterschieden wurde zwischen Flugzeugen der 1. Kategorie (Leergewicht 280 - 400 kg) und solchen der 2. Kategorie (Leergewicht bis zu 280 kg) – entsprechend den Weltrekordklassifikationen der FAI. Für die Einhaltung der Leergewichte war eine Toleranz von 10% erlaubt.

Der Wettbewerb bestand aus einer technischen Prüfung und einem Rundflug quer durch Europa über eine Distanz von rund 6.000 km. Für die Erfüllung der einzelnen Wettbewerbssteile gab es Punkte, die höchste erreichbare Punktzahl war 165. Die Endwertung erfolgte unter Berücksichtigung bestimmter Mindest- und Höchstvorgaben für beide Flugzeugkategorien gemeinsam, d.h. es gab in jedem Fall einen Gesamtsieger.

Der Wanderpokal ging für die Dauer eines Jahres an den Aero-Club desjenigen Landes, das den Sieger stellte. Erst ein dreimaliger Sieg im „Challenge International“ reichte aus, um den Pokal endgültig zu gewinnen. Dem siegreichen Aero-Club oblag es außerdem, den Wettbewerb des Folgejahres zu organisieren. Für das Jahr 1929 hatte, wie schon erwähnt, der Aéro-Club de France diese Aufgabe übernommen.

Für die einzelnen Bewerber standen folgende Siegesprämien bereit:

1. Preis	100.000 Francs	(16.500 RM)
2. Preis	50.000 Francs	(8.250 RM)
3. Preis	25.000 Francs	(4.150 RM)
4.-20. Preis	je 7.350 Francs	(1.215 RM)

Darüber hinaus gab es viele weitere Preise, die von den angeflogenen Ländern und Städten, nationalen und lokalen Organisationen sowie interessierten Firmen gestiftet wurden. Ihre Verteilung richtete sich nach besonderen Kriterien, die der jeweilige Stifter festlegte.



*Das Emblem der FAI – Fédération Aéronautique Internationale  
in den 1920er Jahren (links) und heute.*



*Der Wanderpokal „Coupe Challenge International  
d'Avions de Tourisme“, gestiftet vom Aéro-Club de  
France. (Foto: S. Koszewski via J. Butkiewicz)*

## Die Nennungen

Bei Nennungsschluß am 25.4.1929 lagen bei der FAI insgesamt 65 Bewerbungen vor. Bis zum Ende der Nachnennungsfrist am 24. Mai hatte sich die Zahl auf 82 Maschinen erhöht. Eine Aufteilung nach Ländern ergab folgendes Bild:

Deutschland	34 Nennungen
Frankreich	28 Nennungen
Italien	14 Nennungen
Tschechoslowakei	4 Nennungen
Schweiz	2 Nennungen.

Bei den unter französischer Flagge laufenden Bewerbungen befanden sich insgesamt neun ausländische Staatsbürger mit Maschinen, die nicht in Frankreich beheimatet waren und auch keine französische Zulassung trugen, nämlich 2 Belgier, 5 Engländer und 2 Jugoslawen. Der Grund für dieses „Fremdgehen“ ist recht simpel: Nur die zum Veranstalterkreis gehörenden Aeroclubs durften Bewerbungen bei der FAI einreichen, sodaß Flieger aus anderen Nationen sich ein entsprechendes Gastland suchen mußten, über dessen Aeroclub sie ihre Teilnahme einreichen konnten. Erstaunlicherweise mußten auch Teilnehmer aus Großbritannien diesen Weg gehen, weil der „Royal Aero Club of the United Kingdom“ auf eigenen Wunsch dem Veranstalterkreis ferngeblieben war.

Alle weiteren Details zu den Bewerbungen finden sich im Anhang dieses Berichts in Tabelle 1. Die dortige Auflistung gibt den Stand bei Nachnennungsschluß wieder, so wie er damals offiziell von der FAI veröffentlicht wurde.

Allerdings wurden längst nicht alle 82 Nennungen auch in die Tat umgesetzt. Bei einigen Bewerbern stand schon geraume Zeit vor Beginn des Wettbewerbs fest, daß sie nicht an den Start gehen würden. Im deutschen Feld handelte es sich um insgesamt fünf Teilnehmer, nämlich:

### Wettbewerbsnummer B1

Die von Theo Croneiss gemeldete BFW M 23b (Werknummer 461) hatte vermutlich Schwierigkeiten mit ihrem Cirrus-„Hermes“-Motor. Das bereits reservierte Kennzeichen D-1669 wurde in der Luftfahrzeugrolle wieder gestrichen und die Teilnahme am Europaflug abgesagt. Das Kennzeichen D-1669 bekam 1930 die Gabriel G 8 zugeteilt.

### Wettbewerbsnummer B8

Die Albatros-Werksmaschine L 82 a sollte mit dem neuen Argus As 8-Motor an den Start gehen. Das Triebwerk war aber noch nicht genügend erprobt und hatte Kühlprobleme. Albatros sah deshalb von einer Teilnahme am Europaflug 1929 ab, die Zulassung D-1705 wurde wieder zurückgezogen. Nach Umbau auf den Siemens-Sternmotor Sh 14 und mit der neuen Typenbezeichnung L 82 c wurde das Flugzeug dann im März 1930 für die Erprobungsstelle Staaken des RDLI zugelassen.



*Alle teilnehmenden Flugzeuge mußten am vorderen Rumpfbereich Startnummern nach diesem Muster tragen.*



*Die Albatros L 82 a entsprach dem rechts gezeigten Grundmuster L 82 mit De Havilland „Gipsy“-Motor, hatte aber ein frühes Exemplar des neuentwickelten Argus As 8-Motors eingebaut. Bei beiden Antrieben handelte es sich um luftgekühlte Vierzylinder-Reihenmotoren, allerdings wies der „Gipsy“ stehende Zylinder und der Argus hängende Zylinder auf. Entsprechend unterschiedlich fiel das äußere Erscheinungsbild der Motorsektion aus. Da es von der nur als Einzelstück gebauten L 82 a keine Fotos gibt, ist im linken Bildausschnitt die Motorverkleidung der ein Jahr später herausgekommenen Albatros L 101 gezeigt, die ebenfalls mit dem As 8 ausgerüstet war. Die Bugsektion der L 82 a dürfte ähnlich ausgesehen haben.*

### Wettbewerbsnummer C7

Bei der Soldenhoff LF 6 handelte es sich um eine Weiterentwicklung des Typs LF 5 mit stärkerem Motor. Im Mai 1929, als die Konstruktionsarbeiten noch in vollem Gang waren, hatten die Soldenhoff-Mitarbeiter Langguth und Friedmann bereits einen Zulassungsantrag beim RVM gestellt. Ein endgültiger Eintrag in die Luftfahrzeugrolle konnte natürlich erst erfolgen, wenn die Maschine fertig war. Aber immerhin wurde unter der Nummer D-1708 eine Vormerkung für die LF 6 eingetragen. Anfang Juli 1929, als feststand, daß eine rechtzeitige Fertigstellung nicht zu schaffen war, wurde die Anmeldung zum Europaflug zurückgezogen, zugleich ließ man die Zulassungs-Vormerkung in der LFR streichen. Das bedeutete auch das Ende des Projekts LF 6.



*Die Soldenhoff LF 6, ein schwanzloser Tiefdecker mit Pfeilflügeln, wurde nicht realisiert, es existieren auch keine Zeichnungen mehr. Die Maschine ähnelte dem hier abgebildeten Vorgängermuster LF 5, sollte aber eine verstärkte Zelle und einen stärkeren Motor erhalten.*

*(Vgl. den Bericht „Die Flugzeuge des Alexander Soldenhoff“, Teil 1, im ADL-Internetportal)*

### Wettbewerbsnummer D2

Die von der Deutschen Luftfahrt GmbH gemeldete Focke-Wulf S 24, Zulassung D-1621, erschien aus unbekanntenen Gründen nicht zum Wettbewerb. Flugbereit war die Maschine in jedem Fall, denn sie stand in den Monaten Juli/August 1929 nachweislich im Schuleinsatz bei der Bayerischen Sportflug GmbH in Würzburg.



### Wettbewerbsnummer D6

Die Junkers-Werksmaschine A 50 be „Junior“ (Werknummer 3504), Kennzeichen D-1684, machte am 16.7.1929 bei Probe-flügen in Dessau mit Franz Kneer am Steuer so schwer Bruch, daß die Junkers-Werke auf einen Wiederaufbau verzichteten. Ihre Eintragung in der Luftfahrzeugrolle wurde wieder gestrichen, das Kennzeichen D-1684 erhielt im November 1929 eine Junkers W 33 d zugeteilt.

## Flugzeuge und Motoren

Die über den Aero-Club von Deutschland gemeldeten Flugzeuge waren mit wenigen Ausnahmen neue Konstruktionen aus den Jahren 1928 und 1929.

Was die Bauart anbetraf, nahm der Tiefdecker mit insgesamt 24 Exemplaren den absoluten Spitzenplatz der Meldungen ein (Bäumer, BFW, Klemm, Junkers, Raab-Katzenstein und Soldenhoff). Der Doppeldeckertyp war mit 9 Maschinen vertreten (Albatros, Darmstadt, Focke-Wulf, Guritzer, Phoenix-Meteor und Raab-Katzenstein). Lediglich der Schulter- bzw. Hochdecker fand in Deutschland offenbar recht wenig Interesse, als einziges Flugzeug dieser Bauart erschien die Arado L I am Start.

Eine Unterteilung der durch den Aero-Club von Deutschland gemeldeten Flugzeuge nach Herstellern ergab folgendes Bild:

BFW/Messerschmitt	10 Maschinen
Klemm	6 Maschinen
Junkers	4 Maschinen
Albatros	3 Maschinen
Raab-Katzenstein	3 Maschinen
Focke-Wulf	2 Maschinen

Arado, Bäumer, Akaflieg Darmstadt, Guritzer, Phoenix-Meteor und Soldenhoff je 1 Maschine.

Klar an der Spitze der Nennungen lag also die von Willy Messerschmitt konstruierte M 23, dichtauf gefolgt von den in der Konzeption ähnlichen Klemm-Maschinen. Die zahlenmäßig an dritter Stelle liegenden Junkers-Flugzeugwerke nahmen mit ihrem Typ A 50 „Junior“ eine gewisse Sonderstellung ein, weil es keine anderen Ganzmetallflugzeuge im internationalen Teilnehmerfeld gab. Nachstehend soll auf die technischen Details aller deutschen Maschinen eingegangen werden, die tatsächlich am Start zum Europaflug 1929 erschienen, und zwar in alphabetischer Reihenfolge ihrer Herstellerfirmen. Die wesentlichen technischen Daten sind in Tabelle 2 (im Anhang) zusammengefaßt.

Das Muster **Arado L I** war als einziges Flugzeug unter den deutschen Bewerbern speziell für den Europaflug 1929 entwickelt worden – sieht man einmal von der nicht realisierten Soldenhoff LF 6 ab. Alle anderen deutschen Maschinen entstammten der Zeit vor Herausgabe der Spezifikationen für den Europawettbewerb und waren so gut wie möglich den technischen Forderungen angepaßt worden. Strenggenommen stellte die Arado L I gar kein Arado-Flugzeug dar, sondern war eine Konstruktion von Dipl.Ing. Hermann Hofmann im Auftrag des Mecklenburgischen Aero-Clubs, Rostock (MAC). Lediglich der Bau fand in der Arado-Werft Warnemünde statt. Es handelte sich um einen freitragenden Hochdecker in Holzbauweise mit Sperrholzbeplankung. Der durchgehende zweiholmige Trapezflügel war über eine W-förmige Strebenkonstruktion mit dem Rumpf verbunden. Der spindelförmige Rumpf mit kreisrundem Querschnitt wies zwei hintereinanderliegende, offene Sitze auf und hatte im Motorbereich eine Blechverkleidung. Als Triebwerk gelangte ein französischer Neunzylinder-Sternmotor vom Typ Salmson AD 9 (40 PS/ 30 kW) zum Einbau. Das Flugzeug war aerodynamisch sehr gut durchgebildet, für die geringe Motorleistung recht schnell und besaß angenehme Flugeigenschaften.



*Die bei Arado in Warnemünde gebaute L I, eine Eigenkonstruktion von Dipl.Ing. Hermann Hofmann, war aerodynamisch sehr gut durchgebildet.*

*(Slg. Petrick)*

Die **Albatros L 82** war ein Doppeldecker in Gemischtbauweise. Die zweiholmigen Flügel hatten gleiche Spannweite und gleichbleibenden Querschnitt, sie waren durch N-Stiele gegeneinander abgestrebt und komplett aus Holz aufgebaut. Auf einem Strebenbock relativ hoch über dem Rumpf lagerte ein Baldachin, an welchem die Oberflügelhälften angelenkt waren, während das untere Tragdeck an den Rumpfunterkanten Anlenkung fand. Querruder befanden sich nur im Unterflügel. Die Flügelnasen sowie die Unterseiten zwischen den Holmen waren mit Sperrholz beplankt, ansonsten kam Stoffbeplankung zum Einsatz. Nach Lösen von vier Bolzen ließen sich die Außenflügel komplett nach hinten an den Rumpf klappen.

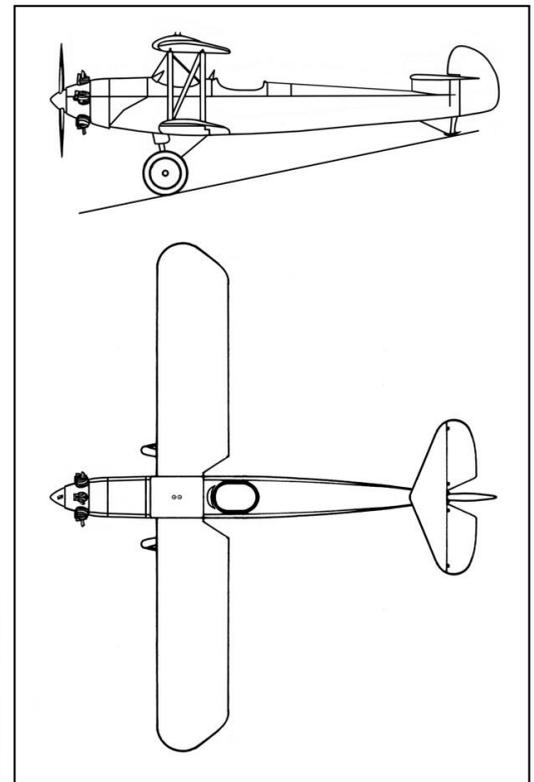
Der Rumpf war ein geschweißter Stahlrohrbau mit Stoffbespannung, nur der Rumpfbug und die Rumpfoberseite hatten Blechverkleidungen. Die Sitzräume für die beiden Besatzungsmitglieder waren hintereinander angeordnet, wobei der Pilotensitz sich hinten befand. Bei Bedarf konnte eine Doppelsteuerung eingebaut werden. Im Anschluß an den Führersitz folgte ein Gepäckraum, ein zweiter befand sich im Oberteil des vorderen Sitzraumes.

Das Leitwerk bestand aus einem Stahlrohrgerippe mit Stoffbespannung. Die Höhenflosse lagerte auf der Kielflosse und war zum Rumpf abgestrebt. Höhen- und Seitenruder waren aerodynamisch entlastet. Die Betätigung aller Ruderflächen erfolgte im wesentlichen über Stoßstangen.

Das Fahrwerk wies eine geteilte, hochgezogene Achse auf, besaß Federbeine mit Druckgummifederung und war mittels Streben zur Rumpfunterkante abgefangen. Unter dem Rumpfheck befand sich ein gefederter Schleifsporn.

Entsprechend dem eingebauten Motortyp unterschied Albatros zwischen folgenden Versionen:

L 82	Vierzylinder-Reihenmotor De Havilland „Gipsy“	(85/100 PS, 63/74 kW)
L 82 a	Vierzylinder-Reihenmotor Argus As 8	(80/95 PS, 59/70 kW)
L 82 b	Fünfzylinder-Sternmotor Siemens Sh 13	(68/80 PS, 50/59 kW).



**(oben):** Die Albatros L 82 D-1704 mit De Havilland „Gipsy“-Motor (Startnummer B7) flog Dr. Günther Ziegler . (Slg. Koos/ADL).  
**(unten):** In der Albatros L 82 b D-1706 mit Siemens-Sternmotor (Startnummer B9) saß Albatros-Chefpilot Werner Junck am Steuer.  
**(rechts):** Übersichtszeichnung der Albatros L 82 b mit Siemens Sh 13-Sternmotor.

Die von Willy Messerschmitt geschaffene **BFW M 23 b** war ein freitragender Tiefdecker in Holzbauweise und überwiegender Sperrholzbeplankung. Das zweigeteilte Tragwerk hatte trapezförmigen Umriß mit abgerundeten Ecken und besaß ein sich nach außen hin verjüngendes Profil. Es war in typischer Messerschmitt-Bauweise einholmig ausgebildet mit einem Hilfsholm in etwa zwei Drittel seiner Tiefe. Von der Flügel Nase bis zum Hilfsholm erstreckte sich Sperrholzbeplankung, der hintere Flügelbereich einschließlich der Querruder trug Stoffbespannung. Die beiden Flächenhälften waren durch je drei Beschlüge mit dem Rumpf verbunden. Durch Hebelbetätigung ließen sich jeweils zwei dieser Befestigungen lösen, so daß die Flügel um den vorderen oberen Hauptholmbeschlag gedreht und an den Rumpf angeklappt werden konnten.

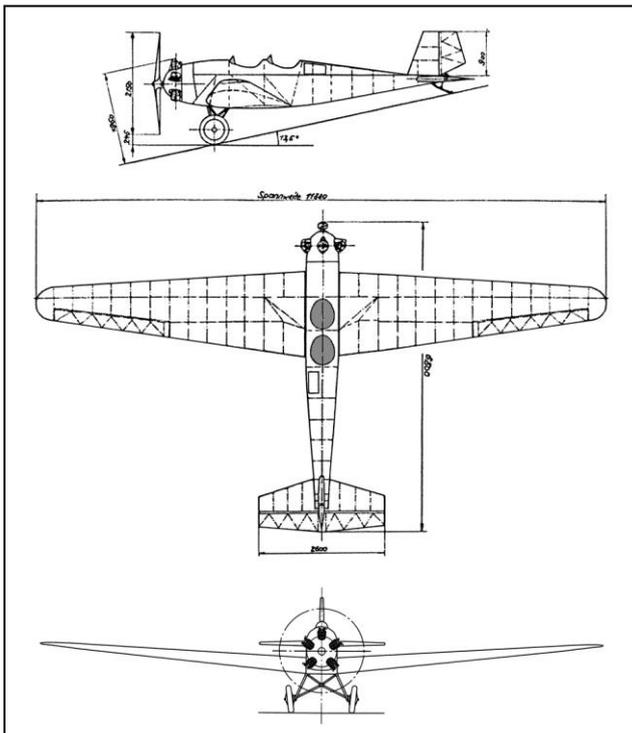
Der Rumpf war aus hölzernen Längsholmen und Querspannen aufgebaut und mit Sperrholz beplankt. Er besaß rechteckigen Querschnitt mit abgerundeter Oberseite. In der Rumpfspitze befand sich auf einem Stahlrohrgerüst das Triebwerk, verkleidet mit Leichtmetallblechen. Hinter dem Brandspant waren die Behälter für Treibstoff und Schmieröl angeordnet. Bei der Version mit „Cirrus“-Reihenmotor reichte wegen der Baulänge des Triebwerks der verbleibende Platz nur für den Öltank aus. Der Treibstoff mußte hier in zwei Behältern in den Flügelwurzeln untergebracht werden und gelangte nicht mehr durch natürliches Gefälle zum Vergaser, sondern unter Einsatz einer A.M.-Benzinpumpe. Im mittleren Rumpfteil waren der Passagier-/Beobachtersitz und der Pilotensitz untergebracht, gefolgt von einem Gepäckraum.

Das Leitwerk war freitragend ausgeführt und hatte Trapezform. Es bestand aus einer Holzkonstruktion, die Flossen waren sperrholzbeplankt, die Ruderflächen mit Stoff bespannt. Die Höhenflosse ließ sich im Flug verstellen. Alle Ruder hatten keine Entlastung.

Das Hauptfahrwerk war mit Stahlrohrstreben an den Rumpfholmen angelenkt, die geteilte Achse v-förmig hochgezogen und über einen an der Rumpfunterseite befestigten Hilfsbock abgefangen. Die Federung erfolgte durch endlose Gummiringe. Unter dem Rumpf-heck befand sich ein gefederter Schleifsporn.

Zum Antrieb ließen sich verschiedene Motormuster einbauen, wobei BFW keine besonderen Versionsbezeichnungen verwendete. Im Europaflug 1929 kamen folgende Triebwerke zum Einsatz:

Fünfzylinder-Sternmotor Siemens Sh 13	(68/80 PS, 50/59 kW)
Siebenzylinder-Sternmotor Siemens Sh 14	(92/110 PS, 68/81 kW)
Fünfzylinder-Sternmotor Armstrong-Siddeley „Genet“	(80/88 PS, 59/65 kW)
Vierzylinder-Reihenmotor ADC Cirrus Mk. III	(85/95 PS, 63/70 kW).



Die Bayerischen Flugzeugwerke nahmen mit insgesamt 9 Exemplaren ihres von Willy Messerschmitt konstruierten Sport-Tiefdeckers M 23 am Wettbewerb teil. Darunter befanden sich allein 5 Maschinen mit Siemens-Sternmotor Sh 13 oder Sh 14, wie in der Übersichtszeichnung und den Fotos oben dargestellt. Am Steuer der D-1674 saß im Europaflug Dipl.Ing. Wolf Freiherr von Dungern, seines Zeichens technischer Referent der Deutschen Verkehrsfliegerschule GmbH in Staaken.

**BAYERISCHE  
FLUGZEUGWERKE A. G.**

LEICHTES SPORT- UND SCHULFLUGZEUG  
KONSTRUKTION MESSERSCHMITT  
**BFW-M 23 b**

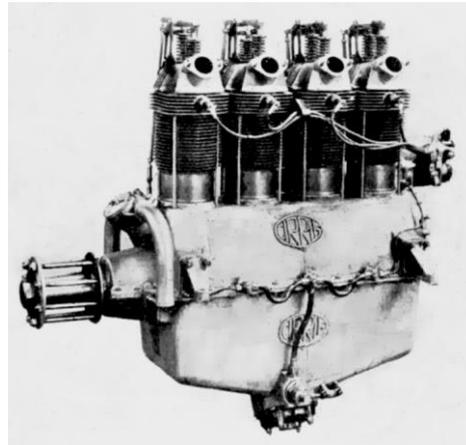
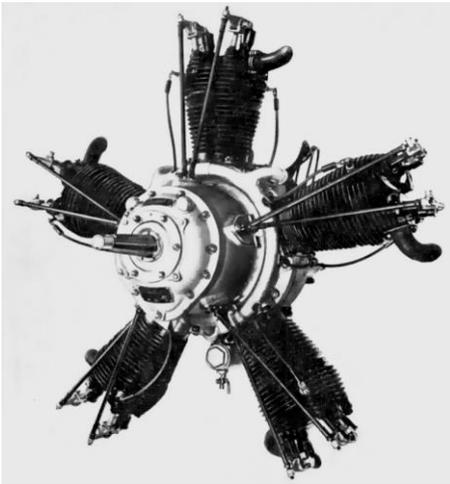
<b>Mit Motor:</b>	Siemens-Halske	ADC
	SH 13	Cirrus M III
	68/82 PS	88/95 PS
<b>Rüstgewicht</b>	325	355 kg
<b>Zuladung</b>	270	245 kg
<b>Fluggewicht</b>	595	600 kg
<b>Geschwindigkeit</b>	162	175 km
<b>Steigzeit auf 1000 m</b>	6	5,5 Min.
<b>Gipfelhöhe</b>	4800	5500 m
<b>Normaler Aktionsradius</b>	800	670 km

Werbung für die BFW M 23 b in der Zeitschrift „Luftschau“ 1929:

Darin zeigte das Herstellerwerk eine Übersichtszeichnung der Maschine mit dem britischen „Cirrus“-Reihenmotor. Dazu noch ein Datenvergleich mit dem M 23b-Grundmuster mit Siemens-Sternmotor. Da das britische Triebwerk um einiges stärker war, schnitt die Maschine in der „Cirrus“-Version natürlich leistungsmäßig besser ab.



Im Europa-Wettbewerb 1929 wurde die einzige M 23 b mit „Cirrus“-Motor, die D-1711, durch Alexander von Bismarck gesteuert – daher auch die Rumpfbeschriftung. Der Großneffe des „Eisernen Kanzlers“ war Einflieger bei BFW und besaß alle internationalen Flugscheine für Land- und Seeflugzeuge.



**Triebwerke in der BFW M 23 b:**

(links): Siemens Sh 13

(68/80 PS, 50/59 kW)

(Mitte): ADC Cirrus Mk. III

(85/95 PS, 63/70 kW)

(rechts): Armstrong-Siddeley „Genet“

(80/88 PS, 59/65 kW)

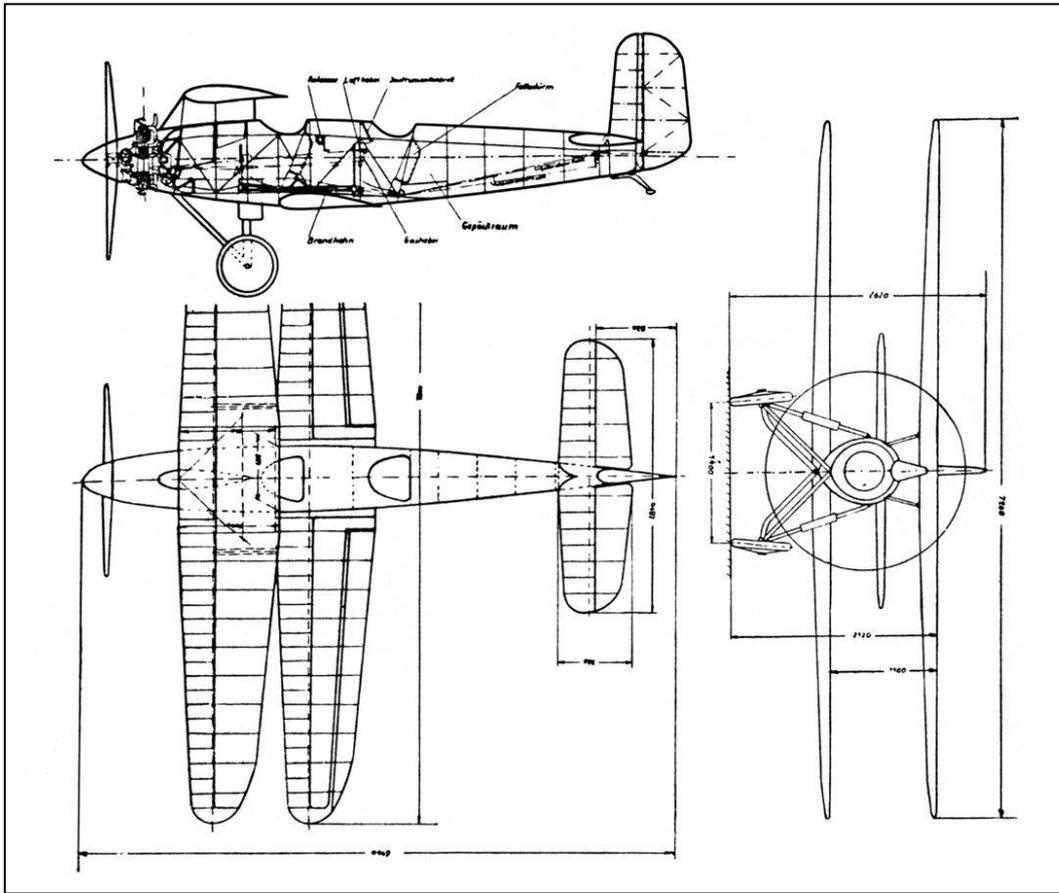
Bei der **Darmstadt D 18** der Akademischen Fliegergruppe Darmstadt handelte es sich um einen vollkommen freitragenden, stark nach vorn gestaffelten Doppeldecker in Holzbauweise und teilweiser Stoffbespannung. Beide Flügel hatten identische Spannweiten und besaßen die gleiche Trapezform mit abgerundeten Enden. Das obere Tragdeck lagerte auf einem strömungsgünstig verkleideten Bock, der durch zwei nach oben verlängerte Rumpfspanten gebildet wurde, und stützte sich durch zwei schräggehende Baldachinstreben auf den Rumpfobergurten ab. Der Unterflügel war in Tiefdeckermanier in die Rumpfunterseite eingepaßt. Beide Tragflächen stellten einholmige Konstruktionen mit torsionssteifer Nase dar und besaßen bis auf die Flügelnase Stoffbespannung. Querruder befanden sich nur am Unterflügel, sie waren ebenfalls stoffbespannt.

Der schlanke, sehr strömungsgünstig geformte Rumpf hatte ovalen Querschnitt und bestand komplett aus Holz – einschließlich der Außenhaut. Er war aus vier Längsholmen und zwölf Querspanten aufgebaut. In der Rumpfspitze befand sich auf einem Stahlrohrgerüst das Triebwerk; Luftschraubennabe und Motor waren mit Leichtmetallblechen verkleidet, nur die Zylinderköpfe lagen im freien Luftstrom. Hinter dem Brandspant waren die Behälter für Treibstoff und Schmieröl angeordnet. Die zwei hintereinander angeordneten Sitze befanden sich im Mittelrumpf und besaßen Doppelsteuerung.

Das recht schlanke, freitragende Leitwerk war eine Holzkonstruktion. Die Flossen hatten Sperrholzbeplankung, die Ruder Stoffbespannung. Das Höhenleitwerk lagerte auf dem Rumpf vor dem Seitenleitwerk, das zweiteilige Höhenruder war unausgeglichen. Das relativ hohe Seitenruder hatte ebenfalls keine Entlastung.

Das Fahrwerk besaß keine durchgehende Achse, statt dessen verliefen zwei gebogene Halbachsen sowie zwei Zugstreben zur Mitte der Rumpfunterseite. Die Abfederung der Räder erfolgte über zwei Federbeine, die an den Rumpfobergurten angelenkt waren. Unter dem Rumpfheck befand sich der übliche Schleifsporn.

Zum Antrieb diente ein luftgekühlter 5-Zylinder-Sternmotor Armstrong-Siddeley „Genet II“ (65/75 PS, 48/55 kW).



Die Akademische Fliegergruppe Darmstadt beteiligte sich mit ihrer Eigenentwicklung D 18 am Europaflug 1929. Die Maschine war als freitragender Doppeldecker ausgelegt, ihre Zelle besaß eine hohe aerodynamische Güte. Das Flugzeug hatte bereits im Winter 1928/29 am Ostpreußenflug teilgenommen, kam aber nicht in die Wertung, weil sie gleich zu Anfang des Wettbewerbs bei Probeflügen mit Schneekufen beschädigt wurde und ausscheiden mußte.  
(Archiv Akaflieg Darmstadt)



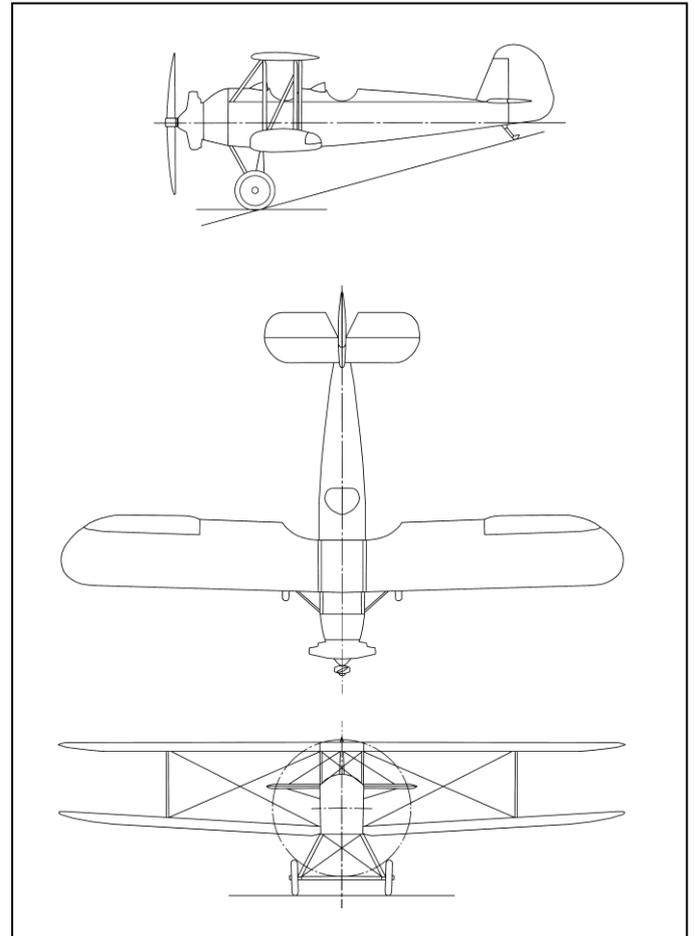
Die **Focke-Wulf S 24 „Kiebitz“** war ein abgestrebter Doppeldecker in der damals weitverbreiteten Gemischtbauweise. Die Tragflügel hatten identische Größe und Form, sie besaßen ein fast symmetrisches Profil und hatten damit einen festliegenden Druckpunkt. Das dreiteilige Oberdeck lief gerade durch und lagerte mit dem Flügelmittelstück auf einem Baldachin, die Unterflügel waren in leichter V-Stellung an den Rumpfunterkanten befestigt. Auf jeder Seite diente ein N-Stiel zur Abstützung, außerdem war das Tragwerk diagonal verspannt. Im Aufbau bestanden die Flügel aus je einem viergurtigen Hauptholm, einem hinteren Hilfsholm und Sperrholzrippen. Die Bereiche zwischen den Holmen waren zur Kräfteaufnahme auf den Unterseiten mit Sperrholz beplankt, als Außenhaut diente Stoffbespannung. Ober- und Unterdeck konnten nach Lösen von vier Bolzen und den Querruderstoßstangen an den Rumpf zurückgeklappt werden. Die an beiden Flügeln befindlichen Querruder waren in Sperrholz-Kastenbauart ausgeführt, ebenfalls mit Stoff bespannt und durch zurückverlegte Ruderachsen aerodynamisch ausgeglichen.

Der Rumpf war aus miteinander verschweißten Stahlrohren aufgebaut und im hinteren Teil zusätzlich mit Stahldraht ausgekreuzt. Er hatte rechteckigen Querschnitt mit runder Oberseite und war komplett mit Stoff bespannt, nur die Motorsektion besaß eine Haube aus Aluminiumblech. Der ringförmige Motorspant bestand aus Stahlblech und war mit den Rumpf-Längsholmen verschweißt, der Motorraum durch ein Brandschott von der restlichen Rumpfparte getrennt. Der hinter dem Brandschott im Rumpf liegende Treibstoffbehälter faßte 50 kg, der Kraftstoff gelangte durch natürliches Gefälle zum Motor. Beobachter/Passagier- und Pilotensitz waren hintereinander angeordnet und mit Doppelsteuerung versehen. Hinter den Sitzen befand sich ein kleiner Gepäckraum.

Die Seitenflosse sowie Höhen- und Seitenruder waren aus Stahlrohren aufgebaut, die Höhenflosse bestand aus Sperrholz. Alle Leitwerksflächen trugen Stoffbespannung. Das Seitenruder besaß einen Hornausgleich, das Höhenruder war nicht ausgeglichen.

Das Fahrgestell hatte eine durchgehende und mit Gummiseilen abgefederte Achse, die beiderseits in V-förmigen Stahlrohrstreben aufgehängt war. Die Streben besaßen stromlinienförmige Verkleidungen, in der Querebene befand sich eine Drahtauskreuzung.

Zum Antrieb diente bei den gemeldeten Maschinen ein luftgekühlter 5-Zylinder-Sternmotor vom Typ Siemens Sh 13 (68/80 PS, 50/59 kW), jedoch konnten in die Zelle auch andere luftgekühlte Triebwerke von mindestens 50 PS und höchstens 130 kg Gewicht eingebaut werden.



*Focke-Wulf S 24 „Kiebitz“ mit Siemens Sh 13-Sternmotor*

Die **Junkers A 50 „Junior“** war ein freitragender Tiefdecker und, wie bereits erwähnt, das einzige Ganzmetallflugzeug im Wettbewerb. Das dreiteilige Tragwerk besaß einen fest mit dem Rumpf verbundenen, geraden Mittelflügel, mit dem die trapezförmigen Flügel-Außenteile durch je 4 Überwurfmutter verschraubt waren. Sein Aufbau bestand aus 4 Duralumin-Rohrholmen, von denen je zwei durch Wellblechstege miteinander verbunden waren, und schrägliegenden Z-Streben. Die mittragende Beplankung aus Duralumin-Wellblech erlaubte es, auf Flügelrippen zu verzichten. Die relativ schmalen Querruder besaßen keine Entlastung.

Der strömungsgünstig geformte Rumpf hatte annähernd ovalen Querschnitt und endete hinten in einer senkrechten Schneide, aus der organisch die Seitenflosse herauswuchs. Der Rumpf bestand aus senkrecht stehenden Duraluminrohr-Formspanten und einer Beplankung aus Duralumin-Wellblech, die zugleich die Funktion eines Längsverbandes übernahm. Der Besatzungsraum befand sich im mittleren Rumpfbereich, die beiden Sitze für den Beobachter/Passagier und den Piloten waren hintereinander angeordnet und mit einer leicht herausnehmbaren Doppelsteuerung versehen. Zwischen den beiden Sitzen, im Schwerpunkt des Flugzeugs, befand sich ein großer Gepäckraum, hinter dem Führersitz war noch ein zweiter, kleinerer Gepäckraum vorhanden.

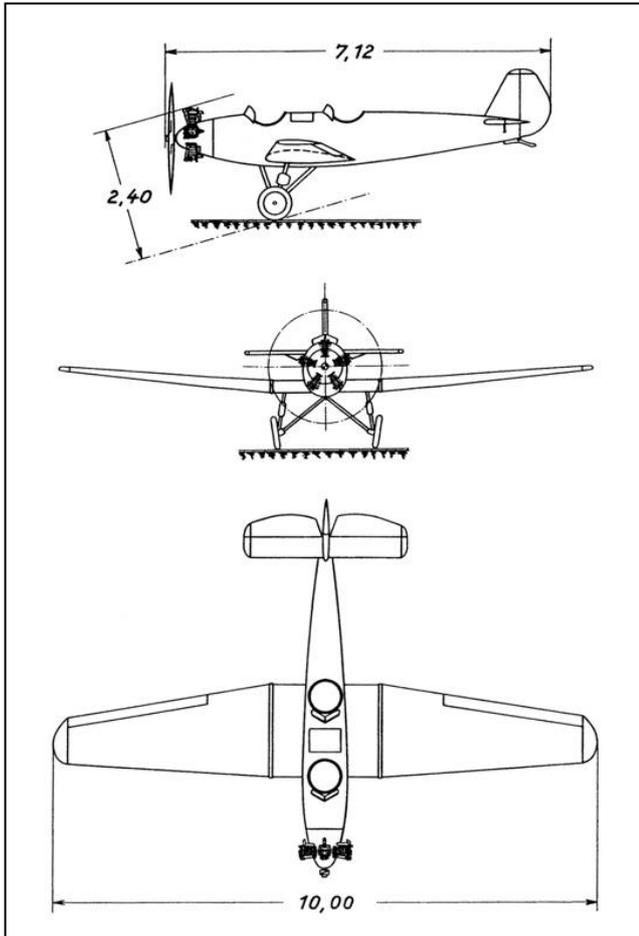
Das Leitwerk entsprach im Aufbau demjenigen der Flügel und bestand ebenfalls aus Leichtmetall. Es wurde über Stoßstangen und Seitensteuerseile betätigt, die auf der Rumpfoberseite befestigte Höhenflosse ließ sich am Boden einstellen. Die Ruder waren nicht ausgeglichen.

Das Fahrgestell hatte keine durchlaufende Achse, die Räder besaßen Federbeine mit Druckgummifederung und waren mittels Duralumin-Streben zum Flügelmittelstück abgefangen. Unter dem Rumpheck befand sich in einer drehbaren Gabel ein gefederter Schleifsporn.

Als Antrieb konnten in den Junkers „Junior“ verschiedene Motormuster eingebaut werden. Im Europaflug 1929 kamen folgende Maschinen zum Einsatz:

A 50 ba	Fünfzylinder-Sternmotor Walter „Vega“	(85/90 PS, 63/66 kW)
A 50 be	Fünfzylinder-Sternmotor Armstrong-Siddeley „Genet“	(80/88 PS, 59/65 kW).

Der Treibstoff war in zwei Tanks á 40 Litern im Flügelmittelstück untergebracht; hinzu kam ein Notbehälter von 12,5 l, der als Falltank im Rumpf hinter dem Brandspant saß. Die Benzinförderung erfolgte mittels Membranpumpe.



*Die Junkers A 50 „Junior“ war beim Europarundflug 1929 das einzige Ganzmetallflugzeug und fand deshalb besondere Beachtung. Die Maschine konnte ab Werk mit unterschiedlichen Triebwerken ausgerüstet werden: Im Teilnehmerfeld befanden sich zwei Muster mit dem britischen Armstrong-Siddeley „Genet III“-Sternmotor (**oberes Foto**) und ein Exemplar mit dem tschechoslowakischen Walter „Vega“, ebenfalls einem Fünfzylinder-Sternmotor (**unteres Bild**, Bulletin Walter).*

*Die Übersichtszeichnung zeigt die Version A 50 be, ausgerüstet mit dem Armstrong-Siddeley „Genet III“ (80/88 PS).*

Die von Hanns Klemm und Robert Lusser 1928 aus der wegweisenden L 20 entwickelte **Klemm L 25** hatte von ihrem Vorläufer die Auslegung als freitragender Tiefdecker in Holzbauweise mit teilweiser Stoffbespannung übernommen. Das dreiteilige Tragwerk der L 25 bestand aus einem im Rumpf eingebauten, relativ kurzen Flügelmittelstück und zwei trapezförmigen Außenflügeln mit gerader Vorderkante und abgerundeten Spitzen. Die Außenflügel konnten für den Landtransport nach Lösen der Anschlüsse abgenommen und seitlich am Rumpf angehängt werden. Der Flügel Aufbau bestand aus einem kastenförmigen Vorder- und Hinterholm, die Rippen waren teils tragend, teils formgebend ausgelegt, durchgehende Sperrholzbeplankung von der Flügelnase bis zum Hinterholm sorgte für zusätzliche Steifigkeit. Nur der hintere Flügelbereich ab dem Hinterholm und die Querruder waren mit Stoff bespannt. Die Entlastung der Querruder erfolgte durch rückverlegte Achsen und Gewichtsausgleich.

Der Rumpf besaß rechteckigen Querschnitt mit gewölbter Oberseite, war komplett aus Holzfachwerk aufgebaut und mit Sperrholz beplankt. Nur beim Motorträger handelte es sich um eine Stahlrohrkonstruktion und die Motorsektion war bis zum Brandspant mit Leichtmetallblechen abgedeckt. Treibstoff- und Schmierölbehälter saßen im Rumpf hinter dem Brandspant, ein zusätzlicher Benzintank konnte im Flügelmittelstück eingebaut werden. Die zwei offenen Sitze befanden

sich im Mittelrumpf hintereinander angeordnet und besaßen Doppelsteuerung. Dahinter folgte ein von oben zugänglicher Gepäckraum.

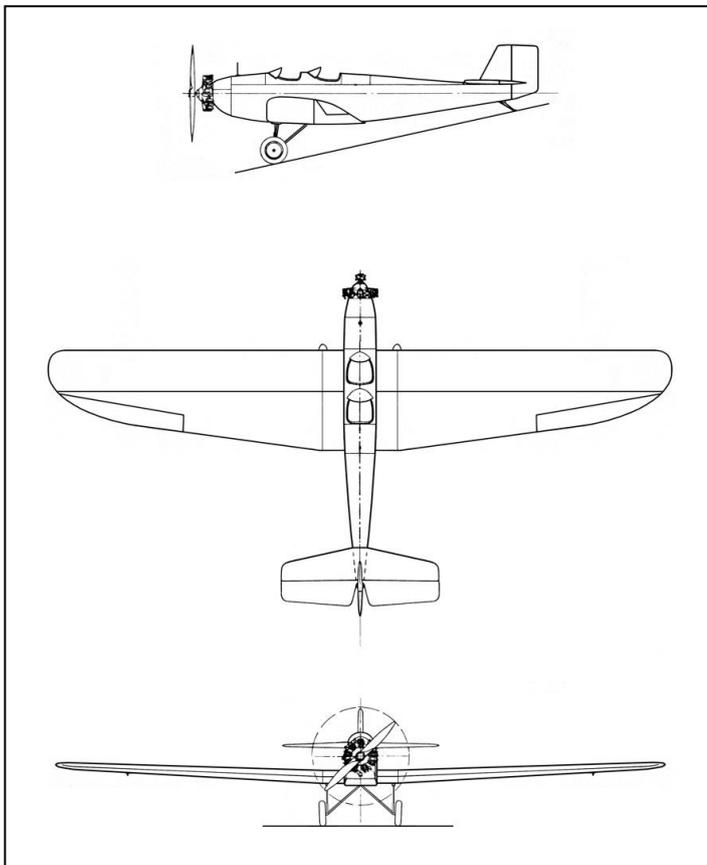
Das freitragende Leitwerk war ähnlich dem Flügel komplett aus Holz aufgebaut, die Flossen besaßen Sperrholzbeplankung und die Ruder trugen Stoffbespannung. Die auf dem Rumpfrücken aufliegende Höhenflosse ließ sich am Boden verstellen. Seiten- und Höhen-ruder waren nicht entlastet.

Das Fahrgestell bestand aus profiliertem Stahlrohr und hatte keine durchgehende Achse. Die Achslager waren mittels V-Streben an den Rumpfunterkanten angelenkt und durch gummigefederte Stoßstreben nach den Flügeln abgestützt. Der Schleifsporn unter dem Rumpheck war ebenfalls gummigefedert.

Zum Antrieb ließen sich verschiedene Motormuster in die L 25 einbauen. Für den Europaflug 1929 hatte Klemm folgende Versionen vorgesehen:

L 25 I a	Neunzylinder-Sternmotor Salmson AD 9	(40 PS/ 30 kW)
L 25 II a	Fünfzylinder-Sternmotor BMW X	(50/65 PS, 37/48 kW).

Da es mit dem BMW X unvorhergesehene Probleme gab und das Triebwerk nie in Serie ging, erschienen schließlich alle Maschinen im Rüstzustand L 25 I a zum Wettbewerb. Die bei Klemm für den BMW X als Triebwerk kennzahl vorgesehene römische Ziffer II diente übrigens wenig später als Kennziffer für den Siemens-Sternmotor Sh 13.



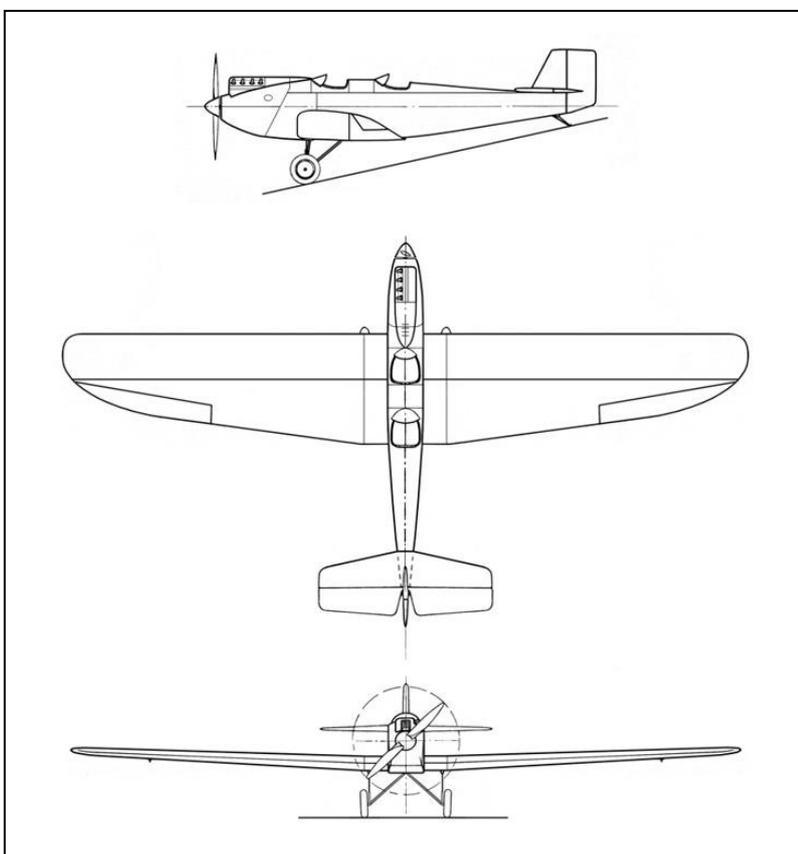
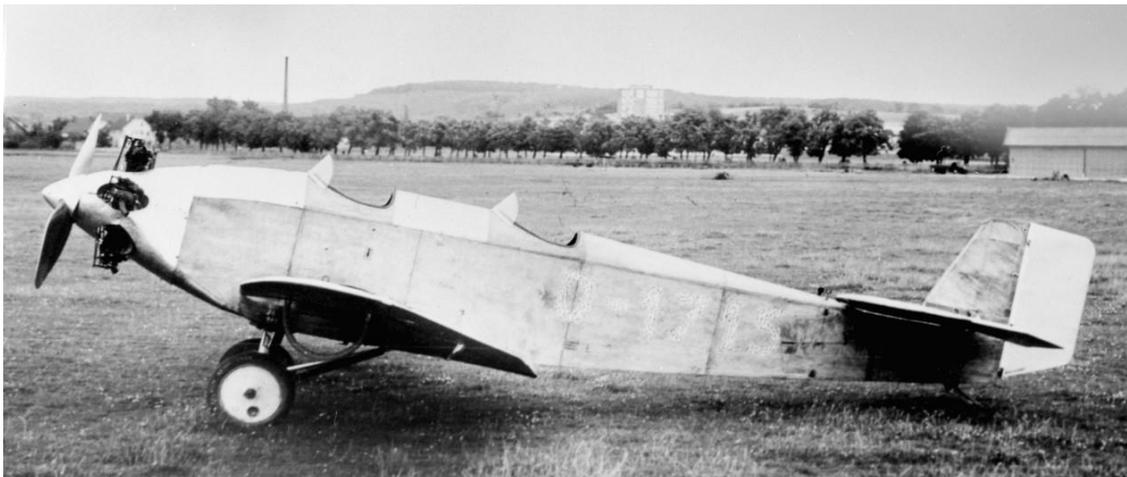
Die Klemm L 25 I a mit dem französischen Sternmotor Salmson AD 9 war mit insgesamt vier Exemplaren am Europaflug 1929 beteiligt (rechts oben): Das Farbfoto zeigt die Motorsektion der fabelhaft restaurierten D-EFTE – eine der wenigen Maschinen, die bis in unsere heutige Zeit überlebt haben (Slg. Bredow).

(rechts unten): Klemm L 25 I a, aufgenommen im Winter 1928/29.

Aus dem Typ L 25 hatte die Leichtflugzeugbau Klemm GmbH im Frühjahr 1929 durch Vergrößerung des Rumpfes und Verstärkung der Zelle die **Klemm L 26** entwickelt. Die Maschine entsprach ansonsten in Auslegung und Aufbau vollkommen der L 25. Dank der verstärkten Zelle konnten Motoren mit höherer Leistung (Größenordnung 80 bis 100 PS) zum Einbau gelangen. Die Räder der L 26 besaßen Niederdruck-Luftreifen und waren mit Bremsen versehen, wobei sich jedes Rad einzeln bremsen ließ. Der Hecksporn war aus Elektron gefertigt, um eine vertikale Achse drehbar und gedämpft abgefedert. Der Gepäckraum befand sich zwischen Führer- und Passagiersitz.

Auch in die L 26 ließen sich verschiedene Triebwerke einbauen. Am Europaflug 1929 nahmen folgende Versionen teil:

L 26 II	Fünfzylinder-Sternmotor Siemens Sh 13	(68/80 PS, 50/59 kW)
L 26 III	Vierzylinder-Reihenmotor ADC Cirrus Mk. III	(85/95 PS, 63/70 kW).



Die Klemm L 26 nahm in zwei unterschiedlichen Versionen am Wettbewerb teil: Das Muster L 26 II besaß einen Siemens-Sternmotor, die L 26 III war mit einem britischen „Cirrus“-Reihenmotor ausgerüstet.

Auf dem Bild oben ist der Typ II mit Sternmotor abgelichtet. Bei genauerem Hinschauen erkennt man, daß ein Retuschierkünstler sich bemüht hat, die Zulassung D-1715 „verschwinden“ zu lassen.

Die Übersichtszeichnung und das Foto unten zeigen die Reihenmotorversion III, und zwar als Teilnehmer am Wettbewerb mit der Startnummer C4 (Slg. Koos/ADL).



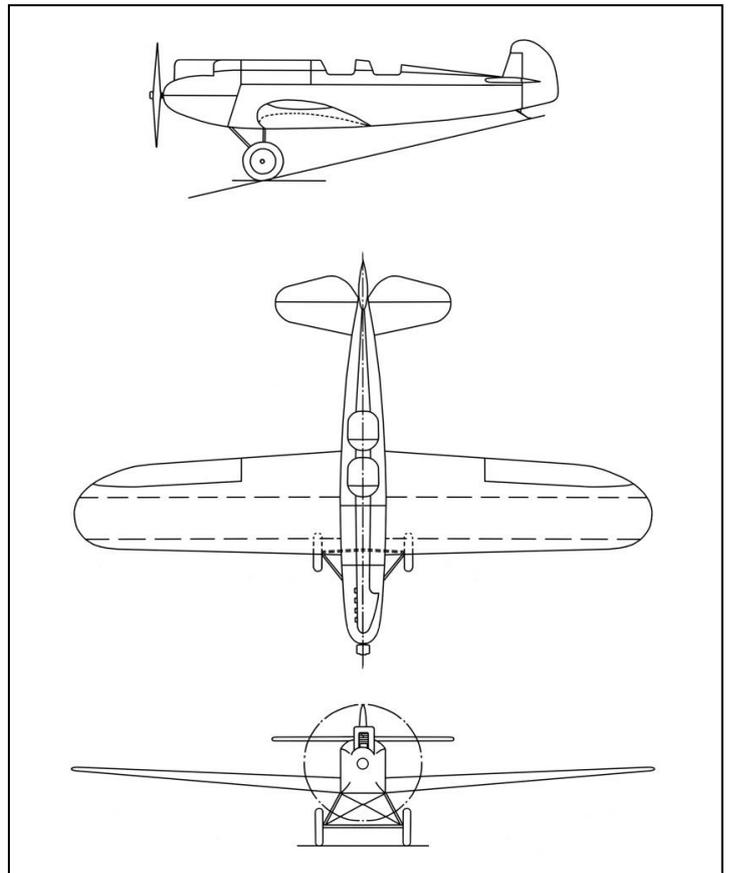
Die **Raab-Katzenstein RK 25** war 1928 für den Essener Verein für Luftfahrt entwickelt worden. Es handelte sich um einen freitragenden Tiefdecker in Gemischtbauweise. Der zweiteilige Flügel hatte trapezförmigen Umriß mit abgerundeten Enden und war in zweiholmiger Auslegung komplett aus Holz aufgebaut. Die Oberfläche trug bis zum Hinterholm Sperrholzbepunktung, nur der hintere Flügelbereich ab dem Hinterholm sowie die Flächenspitzen und die Querruder waren mit Stoff bespannt. Aus Gewichtersparnisgründen hatte man dafür kein herkömmliches Flugzeugleinen verwendet sondern hochwertige Seide. Die Querruder waren nicht entlastet.

Der Rumpf hatte rechteckigen Querschnitt mit halbrunder Oberseite und war ein geschweißter Stahlrohrbau. Seine Bespannung bestand ebenfalls aus hochwertiger Seide. Nur der Motorbereich besaß Verkleidungen aus Elektron-Metallblechen. Auch einige andere Bauteile (z.B. das Querrudergerippe) waren aus Elektron hergestellt, einer neuentwickelten Leichtmetalllegierung der I. G. Farbenindustrie. Das Material hatte ein deutlich geringeres spezifisches Gewicht als Duralumin, war aber leicht brennbar und konnte nur unter Luftabschluß geschweißt werden. Für die geleistete Pionierarbeit bei der Einführung des neuen Werkstoffs im Flugzeugbau erhielt die Firma Raab-Katzenstein eine Anerkennungsprämie von 15.000 RM vom Reichsverkehrsministerium. In Rumpfmittle befanden sich die oben offenen, hintereinanderliegenden Sitzräume für 2 Personen. Auf dem Rumpfrücken verlief in Fortsetzung der Motorhaube ein hoher Wulst, der nur durch die Sitzauschnitte unterbrochen war und, abgesehen von einer Verbesserung des Strömungsflusses, auch der Sicherheit bei Überschlägen diente.

Das freitragende Leitwerk war ein reiner Holzbau ähnlich den Flügeln, nur die Seitenflosse bestand aus Stahlrohr. Die Höhenflosse war mit Sperrholz beplankt, alle Ruderflächen und die Seitenflosse trugen Stoffbespannung. Das geteilte Höhenruder war unentlastet, das Seitenruder aerodynamisch ausgeglichen.

Das Fahrgestell besaß eine durchgehende Achse. Die Radachslager wurden durch V-Streben nach den Rumpfunterkanten abgestützt und zusätzlich durch eine Drahtauskreuzung stabilisiert. Die hinteren Streben waren im Rumpffinnern gummi-gefedert aufgehängt. Unter dem Rumpfheck befand sich ein allseitig beweglicher und gefederter Schleifsporn aus Duraluminrohr.

Von den beiden am Europaflug 1929 teilnehmenden RK 25 besaß die D-1489 als Triebwerk den britischen Vierzylinder-Reihenmotor ADC Cirrus Mk. II (75/80 PS, 55/59 kW). Im anderen Flugzeug D-1701 sollte zunächst der stärkere Cirrus Mk. III (85/95 PS, 63/70 kW) zum Einsatz kommen, die Maschine erschien aber schließlich mit dem Cirrus „Hermes“ (105/115 PS, 77/85 kW) am Start.



Von dem Muster Raab-Katzenstein RK 25 wurden nur zwei Stückgebaut, und beide nahmen am Europaflug 1929 teil. Die D-1701 war mit dem stärkeren Cirrus „Hermes“-Reihenmotor ausgerüstet.

## Die Piloten

Wie nicht anders zu erwarten war, enthielt die Teilnehmerliste des AeCD viele Flugzeugführer, die in der deutschen Sportfliegerei Rang und Namen hatten. Mehrere Herstellerfabriken schickten sogar eigene Werksmannschaften in den Europarundflug, da sie sich von einer guten Plazierung oder gar einem Sieg steigende Verkaufszahlen erhofften.

Ältester deutscher Pilot im Wettbewerb war Ing. **Franz Sido**, ein „Alter Adler“, der nach dem Krieg Einflieger bei den Caspar-Werken in Travemünde wurde, für Caspar bereits am Deutschen Rundflug 1925 teilgenommen hatte und jetzt bei BFW den Posten des Chefpiloten bekleidete. Als jüngster Pilot hatte sich Heinz Kissin angemeldet, ein erst 19-jähriger Privatflieger aus Berlin.



*Ing. Franz Sido*



*Friedrich Altemeier*



*Alexander von Bismarck*

**Friedrich Altemeier** war im Weltkrieg Jagdflieger gewesen und hatte für seine Erfolge das Goldene Militärverdienstkreuz erhalten (inoffiziell auch als „Pour le mérite für Unteroffiziere“ bezeichnet). Er war Mitglied im Luftfahrtverein Essen und wurde später Hauptfluglehrer dieses Vereins. 1928 hatte er sich erstmals an größeren Wettbewerben beteiligt, wie dem DLV-Zuverlässigkeitsflug.

**Alexander von Bismarck**, ein Großneffe des „Eisernen Kanzlers“, hatte noch vor dem Krieg im Alter von 16 Jahren bei Fokker auf einer „Spinne“ das Fliegen gelernt, war im Weltkrieg Einflieger und Testpilot bei Fokker und Halberstadt gewesen und hatte nach Kriegsende in Schweden eine Fluggesellschaft gegründet. 1925 wurde er Einflieger bei den Udet-Werken und ab 1926 bei BFW. Er besaß alle internationalen Flugscheine für Land- und Seeflugzeuge.

**John Evans-Freke, 10th Baron Carberry**, ein in Toronto lebender Privatmann aus britisch-irischem Adel, hatte sich seine Raab-Katzenstein RK 25 nur gekauft, um am Europarundflug 1929 teilnehmen zu können. Carberry war in der Fliegerei kein Unbekannter, er hatte bereits 1914 am Schneider-Pokal-Wettrennen in Monaco teilgenommen und war während des 1. Weltkriegs Pilot bei der britischen Marineluftwaffe RNAS gewesen (man munkelte, daß er stets seinen Butler mit an Bord seines Flugzeugs nahm). Nach dem Krieg holte er sich beim Internationalen Sportflugzeugwettbewerb in Göteborg 1928 zwei 1. Preise. Später wurde er bekannt als Eigentümer der Percival „Vega Gull“, mit der Beryl Markham im September 1936 den Atlantik in Ost-West-Richtung überquerte.

**Theodor Croneiss**, nur kurz „Theo“ genannt, war während des Krieges Führer einer Jagdstaffel in der Türkei gewesen. 1924 gründete er die Sportflug G.m.b.H. für Mittelfranken und Oberpfalz in Fürth, 1926 folgte die Nordbayerische Verkehrsflug A.G. (später Deutsche Verkehrsflug AG). Neben seinen Aufgaben als Direktor beider Gesellschaften betrieb er weiterhin Flugsport und war auf vielen Wettbewerben zu finden. 1927 wurde Theo Croneiss Sieger im Sachsenflug auf Messerschmitt M 19; beim Ostpreußenflug 1929 belegte er auf BFW M 23 a den ersten Platz, allerdings wurde ihm nicht der Sieg zugesprochen. Theo Croneiss wurde 1933 Aufsichtsratsvorsitzender der BFW AG und später der Messerschmitt AG.



*John Evans-Freke, Baron Carberry*



*Theodor Croneiss*



*Wolf Freiherr von Dungern*

Dipl.Ing. **Wolf Freiherr von Dungern** kam von der Deutschen Verkehrsfliegerschule GmbH (DVS) in Staaken. Er war bis 1926 im Junkers-Konzern tätig gewesen, zuletzt als Leiter der Werft Riga der Nordeuropa-Union. Bei der DVS hatte er zunächst die Stelle eines technischen Referenten inne und stieg 1932 zum Technischen Abteilungsleiter der Gesellschaft auf. 1934 verunglückte er tödlich bei Erprobung der BFW Me 108 für den Europarundflug.

**Dr. Hans-Herbert Eggersh** war im Weltkrieg Staffelführer beim Bombengeschwader Bogohl 4 gewesen und betätigte sich nach dem Krieg zeitweilig als Verkehrsflieger bei der DLR (Deutsche Luft-Reederei). Seine fliegerische Heimat war der Mecklenburgische Aero-Club in Rostock. 1928 hatte er sich erstmals an größeren Wettbewerben, wie dem Rheinischen Flugturnier und dem DLV-Zuverlässigkeitsflug, beteiligt.

Ein Ausländer im deutschen Aufgebot war **Johann („Hans“) Guritzer**, der die Farben Österreichs vertrat. Er trat 1924 als Versuchspilot in die Dienste der Daimler-Gesellschaft in Sindelfingen, war maßgeblich an der Flugerprobung der Klemm-Daimler L 20 beteiligt und nahm mit der Maschine auch an diversen Wettbewerben teil. Im Jahre 1926 führte er mit Dr. von Langsdorff als Begleiter einen vielbeachteten Alpenflug auf der L 20 durch, der von Sindelfingen bis nach Budapest und zurück führte – mit einem 20 PS-Maschinchen damals wie heute eine beachtliche Leistung. Ein eigenes Flugunternehmen in Salzburg florierete nicht, deshalb war Guritzer ab 1928 bei verschiedenen österreichischen Firmen als Pilot und Fluglehrer tätig.

**Leopold Hagenmeyer** war Einflieger bei der Firma Leichtflugzeugbau Klemm in Böblingen. Er verunglückte tödlich am 18.9.1930 über dem Flugplatz Böblingen bei einem Zusammenstoß zweier Maschinen in der Luft während einer Flugvorführung.

Zu den bekannten Namen der jüngeren Sportfliegergeneration gehörte **Wolfram („Wolf“) Hirth**, der jüngere Bruder des bekannten Vorkriegsfliegers Hellmuth Hirth (später Inhaber des Hirth-Flugmotorenbaus). Er war seit 1920 auf der Rhön dabei, zählte also zu den Segelfliegern der „ersten Stunde“, siegte in diversen in- und ausländischen Segelflugwettbewerben und wurde besonders durch seine Erfolge im Thermiksegelflug bekannt. Im März 1931 führte er den ersten Segelflug über New York durch, anschließend übernahm er die Leitung der Segelfliewerschule Grunau im Riesengebirge. 1925 hatte Wolf Hirth nach einem Motorradunfall ein Bein verloren, was ihn aber nicht davon abhielt, 1927 auch seinen Motorflugschein zu machen. 1930 sorgte er mit dem Flug von Deutschland nach Island in seiner Klemm L 25 für Aufsehen. 1929 und 1932 erhielt er für besondere fliegerische Leistungen den Hindenburg-Pokal, außerdem war er Inhaber des goldenen Sportfliegerabzeichens.



Wolfram Hirth



Werner Junck



Bruno Loerzer

Die Albatros-Farben wurden von **Werner Junck** vertreten, dem Chefpiloten der Firma. Junck war im Weltkrieg Jagdflieger bei der Jasta 8 gewesen und hatte 5 Luftsiege erzielt. Nach dem Krieg betätigte er sich ab 1924 als Fluglehrer bei der Luftreederei Magdeburg, beteiligte sich 1925 am Deutschen Rundflug und wechselte nach Auflösung der Sportflug-Organisation 1927 zu den Albatros-Flugzeugwerken. 1931 wurde er Chefpilot und Leiter der Versuchs-Abteilung der Heinkel-Flugzeugwerke in Warnemünde. Junck ließ sich 1934 als Hauptmann der getarnten Luftwaffe reaktivieren und erreichte bis Kriegsende den Rang eines Generalleutnants.

**Franz Kneer** war bis 1922 Chefpilot des Bayerischen Luft Lloyds gewesen und dann bei den Junkers-Flugzeugwerken, Abt. Luftverkehr, als Verkehrspilot eingetreten. 1923 flog er beim Junkers-Luftverkehr Rußland, 1924 ging er mit der Junkers-Südamerika-Expedition nach Argentinien. Im Dezember 1924 überquerte Kneer erstmals mit einer F 13 die Anden, 1926 wurde er Leiter der Fliegerschule des Lloyd Aero Cordoba. Ab 1927 war er wieder als Einflieger bei Junkers tätig, stellte im November 1928 einen Höhenrekord mit einer Junkers W 34 auf und wurde im gleichen Jahr nach Erreichen von einer halben Million Flugkilometer zum Flugkapitän ernannt. Kneer wechselte im Januar 1935 zur Lufthansa und verunglückte am 25.04.1935 tödlich mit der Ju 52/3m D-AJYR bei Hallgarten (Rheingau).

**Bruno Loerzer**, Pour-le-mérite-Träger mit 44 Luftsiegen und zuletzt Kommandeur des Jagdgeschwaders 3, hatte sich nach Krieg zunächst als Vertreter für die Firma Sablatnig in den baltischen Staaten betätigt. 1925 trug er im Deutschen Rundflug am Steuer einer Klemm-Daimler L 21 den Sieg in der Gruppe A davon. Loerzer war stellvertretender Vorsitzender des

Deutschen Luftfahrt-Verbands, wurde ab 1933 Präsident des neugeschaffenen Deutschen Luftsport-Verbands, 1935 als Oberst der Luftwaffe reaktiviert und zum Reichsluftsportführer ernannt. Er war ein alter Freund von Hermann Göring und erreichte bis 1945 den Dienstrang eines Generalobersten.

Dipl.Ing. **Robert Lusser** hatte 1925 nach seinem Studium an der TH Stuttgart als Konstrukteur bei Klemm-Daimler in Böblingen (der späteren Leichtflugzeugbau Klemm GmbH) angefangen. Seine erste Aufgabe dort war gemeinsam mit Hanns Klemm die Entwicklung des Typs L 25. Nachdem Lusser 1926 seinen Flugzeugführerschein erworben hatte, war er mit den Klemm-Sportflugzeugen L 20 und L 25 auf vielen Wettbewerben zu finden. 1927, 1929 und 1930 holte er sich gegen internationale Konkurrenz den belgischen Königspokal. 1928 wurde er Sieger beim Internationalen Leichtflugzeugwettbewerb in Paris-Orly – übrigens einem Vorläufer des „Challenge International“. 1932 wechselte Lusser zu den Heinkel-Flugzeugwerken, ab Ende 1933 war er dann Chef des Projektbüros bei BFW und verantwortlich für die Entwicklung so bekannte Flugzeuge wie Bf 108, Bf 109, Bf 110 und Me 210. Im Juni 1939 kehrte er zu Heinkel zurück, unter seiner Leitung entstand dort der erste zweistrahlige Jäger der Welt, die He 280, sowie der spätere Nachtjäger He 219. Von 1942 bis 1945 war er schließlich Technischer Direktor bei Fieseler in Kassel und dort u.a. mit der Entwicklung der V 1 befaßt.



*Robert Lusser*



*Fritz Morzik*



*Johannes Nehring*

**Fritz Morzik** begann seine fliegerische Laufbahn 1915 mit der Ausbildung zum Militärpiloten an der Fokker-Fliegerschule in Schwerin. Der Umschulung zum Jagdflieger folgte eine Versetzung an die Westfront zur Jasta 6 und später Jasta 26. Nach dem Krieg kam Morzik zunächst bei der Polizeifliegerei in Schlesien unter. 1921 wechselte er in den Luftverkehr und wurde Pilot beim Deutschen Luft Lloyd; ab 1922 flog er beim Junkers Luftverkehr in Rußland, Persien und Spanien. Von 1928 bis 1934 war Morzik dann Fluglehrer bei der DVS in Staaken und Braunschweig. 1934 reaktivierte er bei der neuen Luftwaffe, nahm als Kommodore des KG z.b.V. 1 an den Feldzügen in Polen, Norwegen, Frankreich und dem Balkan teil und wirkte im weiteren Kriegsverlauf als Organisator und Führer der deutschen Transportflieger. Für seine Leistungen auf diesem Gebiet erhielt Morzik das Ritterkreuz, er beendete den Krieg als Generalmajor.

Dipl.Ing. **Johannes Nehring** hatte an der TH Darmstadt studiert und war Mitglied der dortigen Akademischen Fliegergruppe. Er kann ohne Übertreibung als der beste Segelflieger seiner Zeit bezeichnet werden und hielt mehrere Strecken- und Höhenrekorde. 1927 trat er in die Dienste der Rhön-Rossitten-Gesellschaft (RRG) und beteiligte sich im gleichen Jahr erstmals an einer Motorflugzeugkonkurrenz, nämlich dem Sachsenflug. Im Mai 1929 wurde er zum Technischen Leiter der wissenschaftlichen Flugstelle des Forschungsinstituts der RRG ernannt. Im Juli 1929 trat Nehring zur DVS über, um als Pilot bei der Zentralstelle für Wetterflug tätig zu sein. In Ausübung seines Berufs als Wetterflieger verunglückte er am 16.04.1930 tödlich bei der Kühkopfsinsel im Altrhein mit einer Junkers A 35 nach Vereisung und anschließendem Flügelbruch.

Ing. **Erich Offermann**, 1914/18 Jagdflieger und Konstrukteur, war u.a. am Bau von Riesenflugzeugen beteiligt. Nach dem Krieg bekleidete er zunächst die Position des Technischen Leiters der DLR (Deutsche Luftreederei) und wechselte dann zu Prof. Junkers, für den er u.a. sechs Monate nach Südamerika ging. Später arbeitete er für den Germanischen Lloyd als Experte für die Klassifikation von Luftfahrzeugen. Offermann war Mitglied des Deutschen Lufrats und der WGL (Wissenschaftliche Gesellschaft für Luftfahrt) sowie deutscher Vertreter des „Daniel Guggenheim Fund for the Promotion of Aeronautics“.

**Ernst Petersen** begann 1913 bei Hanuschke in Johannisthal zu schulen und erhielt im darauffolgenden Jahr den Flugzeugführerschein Nr. 906 ausgehändigt. Im Ersten Weltkrieg verschlug es ihn zunächst an die Ostfront als Aufklärungsflieger, später kam er als Erprobungspilot zu Fokker, und zuletzt war er als Jagdfluglehrer eingesetzt. 1926 gründete Petersen die „Luftverkehrsgesellschaft Hamburg m.b.H.“ (LVH) und führte damit Seebäder- und Bedarfsverkehr sowie Zeitungstransporte in eigener Regie durch. Die LVH hatte den von ihm zum Europaflug gemeldeten Bäume „Sausewind“ im März 1929 erworben.

**Reinhold Poss** war im 1. Weltkrieg Führer einer Marinejagdstaffel gewesen und hatte 11 Abschüsse zu verzeichnen. In den ersten Nachkriegsjahren betätigte er sich als Verkehrspilot bei verschiedenen Fluggesellschaften des Junkers-

Konzerns. 1926 wechselte Poß zur Severa GmbH, einer der Reichsmarine nahestehenden Gesellschaft, später Luftdienst GmbH. Er nahm 1925 am Deutschen Rundflug teil und war auch beim Europaflug 1930 wieder mit dabei. Während des Deutschlandflug-Wettbewerbs 1933 verunglückte Poß tödlich durch Absturz nach Tragflächenberührung mit einem Kirchturm.

**Gottfried Richter** war ein ehemaliger Kampfpilot, der inzwischen unter dem Namen „Godofredo Richter“ in Brasilien lebte und nun Deutschland besuchte, um sich hier ein Privatflugzeug zu kaufen. Da sein alter Militärfliegerausweis keine Gültigkeit mehr hatte, erwarb er in Düsseldorf gleich einen zivilen deutschen Flugzeugführerschein. Nach dem Europarundflug nahm er die gekaufte Phoenix-Meteor mit nach Brasilien.

Flugkapitän **Johann Risztics**, ein gebürtiger Ungar, war im 1. Weltkrieg Jagdflieger bei der K.u.k.-Fliegertruppe gewesen und 1925 als Einflieger zu den Junkers-Flugzeugwerken gekommen. Er hatte auf verschiedenen Junkers-Maschinen viele internationale Rekorde erzielt, u.a. auch den Dauerflug-Weltrekord. Beim Atlantikflugversuch im August 1927 mit den beiden Junkers W 33 „Europa“ und „Bremen“ hatte Risztics die „Europa“ gesteuert, während in der „Bremen“ Loose und Köhl am Steuer saßen; dieser Versuch scheiterte bekanntlich. Erst ein Jahr später schaffte dann die „Bremen“ die erste Ost-West-Überquerung des Nordatlantiks.

Flugkapitän **Waldemar Roeder** war ebenfalls bei der Junkers Flugzeugwerk A.G. beschäftigt. Er hatte 1913 seine Pilotenausbildung erhalten, war im Verlauf des 1. Weltkriegs Fluglehrer für Riesenflugzeuge geworden und hatte zahlreiche Feindflüge auf Riesenflugzeugen in Nordfrankreich absolviert. Nach dem Krieg war er zunächst als Verkehrspilot bei DLR und DAL tätig und wechselte dann 1924 als Einflieger zu Junkers. Roeder hatte mit Junkers-Flugzeugen etliche Dauer- und Streckenweltrekorde errungen und 1927 beim Internationalen Flugmeeting in Zürich mit der dreimotorigen Junkers G 31 den ersten Platz für Verkehrsflugzeuge erzielt.



*Erich Offermann*



*Reinhold Poss*



*Johann Risztics*

**Hans Schüz** hatte 1913 seine Pilotenausbildung erhalten, war im 1. Weltkrieg Jagdflieger gewesen und hatte insgesamt 16 Luftsiege erzielt. Zuletzt bekleidete er die Position des Kommandeurs der Flieger bei der türkischen Armee, nach Kriegsende blieb er noch zwei Jahre in türkischen Diensten. 1925 erfolgte sein Eintritt bei Junkers als militärischer Berater und Pilot, wobei er hauptsächlich bei der AFI in Schweden und in Spanien tätig war. 1928 wechselte er zur Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL), zunächst als Assistent und dann als Flugbetriebsleiter.

**Friedrich Wilhelm Siebel**, kurz „Fritze“ genannt, erwarb 1912 seinen Pilotenschein und war ab 1915 bei verschiedenen Fliegerabteilungen eingesetzt, zeitweilig als technischer Offizier. 1918 erfolgte seine Versetzung zur Prüfanstalt nach Adlershof, dort bekleidete er für kurze Zeit die Position des Leiters der physikalischen Abteilung der DVL. Nach dem Krieg gründete er eine eigene Werkzeugfabrik, aber bereits 1924 kehrte er wieder in die Fliegerei zurück, und zwar als Mitbegründer der Sportflug GmbH. 1925 nahm er am Deutschen Rundflug teil, in den folgenden Jahren war auf vielen Flugsportwettbewerben zu finden. 1927 wurde Siebel Mitgesellschafter der Leichtflugzeugbau Klemm GmbH und auch deren Generalvertreter mit Sitz in Berlin. 1936 übernahm er die Klemm-Anteile an der Flugzeugwerk Halle GmbH und wandelte das Werk später in die Siebel-Flugzeugwerke um.

**Alex Thomas** war im Weltkrieg Jagdflieger gewesen und über die Sportflug GmbH 1927 zur DVS gekommen. Er leitete zunächst die DVS-Filiale Stettin und wechselte 1928 nach Bayern, wo er nach kurzer Zeit die Leitung der DVS-Zweigstelle Schleißheim übernahm.

Ing. **Ernst van Vloten** war im Weltkrieg Offizier bei der Fliegertruppe gewesen und 1921 in die Dienste der Junkers-Flugzeugwerke getreten. Seine beruflichen Aufgaben führten ihn zeitweilig ins Ausland, u.a. als Junkers-Vertreter nach China.

**Dr. Günther Ziegler** hatte seine Pilotenausbildung 1913 erhalten und war im Weltkrieg u.a. bei der Jasta 26 und der Kampfeinsatzstaffel 7 im Einsatz. 1924 wurde er Prokurist bei der Zentrale der Sportflug GmbH in Berlin und deren Technischer Referent. 1925 nahm Ziegler am Deutschen Rundflug teil, mit Auflösung der Sportflug GmbH (1927) wurde er

in die DVS übernommen, zunächst als Prokurist und später als Vorstandsmitglied. 1930 wechselte er zu den Argus-Motorenwerken, 1931 wurde er Referent beim Stab der Obersten SA-Führung und stellvertretender Führer (später Geschäftsführer) des NSFK. Außerdem war Ziegler zeitweilig Mitglied des Reichstags. 1933 kehrte er als Vorstandsmitglied zur DVS zurück, wurde 1934 als Major der Luftwaffe reaktiviert und zum Kommandeur der Fliegerschulen der DVS ernannt. 1938 erfolgte seine Beförderung zum Oberst, bis Kriegsende erreichte Ziegler den Dienstrang Generalleutnant.



*Waldemar Roeder*



*Friedrich Wilhelm Siebel*



*Dr. Günther Ziegler in DLV-Uniform*



*Vor dem Abflug aller Klemm-Flieger (mit Ausnahme von Hirth) zum Europawettbewerb nach Paris verabschiedet Hanns Klemm seine Mannschaft auf dem Flugplatz Böblingen (von links nach rechts): Karl Haux, Leopold Hagenmeyer, Reinhold Poß, Friedrich Wilhelm Siebel, Anton Thumm, Hanns Klemm, Franz Kirsch, Kerschbaum, Goldmann, Joseph Flittner, Hans Wirth, Robert Lusser.*

## Erste Ausfälle

Ursprünglich war vorgesehen, daß alle Teilnehmer bis zum 3. August 1929 in Paris-Orly eingetroffen sein mußten. Wegen der großen Zahl an Bewerbern wurde der Meldetermin auf den 2. August, 12 Uhr, vorverlegt. Später zeigte sich, daß diese Vorsorge gar nicht nötig gewesen wäre, denn statt der 82 gemeldeten Teilnehmer traten nur 55 zum Wettbewerb an.

Von den 28 Flugzeugen, die über den Aéro-Club de France nominiert worden waren, erschienen lediglich 14 Stück in Orly am Start – also gerade einmal die Hälfte. Leider gehörten zu den fehlenden Maschinen auch so interessante Konstruktionen wie die beiden Cierva C 19 Autogiros, auf deren Abschneiden im Wettbewerb man hätte gespannt sein dürfen. Die über den französischen Club gemeldete Lady Mary Bailey traf nicht mit ihrer De Havilland „Gipsy-Moth“ in Paris ein, sondern mit einer „Cirrus-Moth“, und das erst drei Stunden nach Meldeschluß, so daß sie gemäß Reglement von der Teilnehmerliste gestrichen wurde. Sie nahm es mit britischem Sportsgeist und flog den größten Teil der Europa-Rundstrecke außer Konkurrenz mit. Mit dem Ausscheiden von Lady Bailey verblieb die Engländerin Winifred E. Spooner (ebenfalls über den französischen Club nominiert) die einzige Frau im ganzen Teilnehmerfeld.



Die einzigen Damen im Wettbewerb waren zwei Engländerinnen: **(links):** Winifred Evelyn Spooner erreichte im Wettbewerb den 10. Platz von 32 gewerteten Teilnehmern. (Coll. C. Wild)  
**(rechts):** Lady Mary Bailey, die leider zu spät in Paris eintraf und deshalb nur außer Konkurrenz mitflog. (Monash University)



Bei den Italienern fehlten lediglich die beiden Caproni-Doppeldecker, so daß der Reale Aero-Club d'Italia mit insgesamt 12 Teilnehmern zum Wettbewerb antrat. Die Schweiz erschien „geschlossen“ mit ihren beiden gemeldeten Maschinen. Dagegen waren für den Aero-Klub Republiky Československe von den gemeldeten 4 Flugzeugen nur 3 Stück am Start, ein Avia BH 11 „Antilope“-Tiefdecker fehlte.

Auch im deutschen Feld gab es erhebliche Lücken: Nur 24 Maschinen waren pünktlich zur Stelle. Zu den 5 Bewerbern, bei denen schon geraume Zeit vor dem Wettbewerb feststand, daß sie nicht an den Start gehen würden, und die bereits im Abschnitt „Die Nennungen“ Erwähnung fanden, gesellten sich weitere 5 Ausfälle, die erst kurz vor dem Wettbewerb oder sogar während des Anflugs nach Paris passierten:

### Startnummer B4

Die von der Firma Biehl & Mertz in Breslau gemeldete „Grasmücke“ D-1703 mußte auf dem Wege nach Orly am 30.7.1929 wegen Vergaserstörung bei Mülhausen im Thüringer Wald notlanden. Wegen des herrschenden Sturms und des starken Regens war die Maschine unterhalb der niedrigen Wolkendecke geflogen und hatte beim Aussetzen des Motors nur 150 m Höhe. Die Landung erfolgte in sehr ungünstigem Gelände und führte zu einem schweren Bruch.



Von der D-1703 ließ sich kein Foto auftreiben. Deshalb hier die typgleiche RK 9a „Grasmücke“ mit Salmson-Sternmotor, die heute im Deutschen Technikmuseum in Berlin zu besichtigen ist. (DTM Berlin)

### Startnummer B6

Der Bäumler „Sausewind“ D-1414, geflogen von Ernst Petersen, war am 1. August morgens in Fuhlsbüttel gestartet. Schwere Sturm und Nebel zwangen jedoch zu Außenlandungen, zunächst in der Gegend des Teutoburger Waldes und schließlich bei Lunéville (in Lothringen), wo die Maschine Spornbruch und Leitwerksschaden erlitt. Die Schäden konnten zwar von der Besatzung repariert werden, aber die unvorhergesehenen Aufenthalte kosteten so viel Zeit, daß die D-1414 am 2.8.1929 erst kurz nach Meldeschluß in Orly eintraf und damit laut Reglement von der Teilnahme ausgeschlossen war. Der Ausfall des „Sausewind“ wurde allgemein bedauert, da die B IV a der schnellste Wettbewerbsteilnehmer gewesen wäre und man auf das Abschneiden beim Streckenflug hätte gespannt sein dürfen.

*Die Bäumler B IVa „Sausewind“ D-1414 war unter der Startnummer B6 gemeldet, traf jedoch nach zwei Notlandungen wegen schlechten Wetters zu spät in Paris ein und wurde von der Teilnahme ausgeschlossen. Das Foto zeigt die Maschine nach ihrer Ankunft auf dem Flugplatz Paris-Orly. (Coll. Michel Benichou)*



### Startnummer A6

Der BFW M 23 b, D-1670, erging es ähnlich. Franz Sido war mit dem Flugzeug von Augsburg über Basel nach Paris geflogen, hatte jedoch wegen der ungünstigen Witterung so viel Zeit verloren, daß er erst um 14 Uhr in Orly landete – 2 Stunden nach Meldeschluß.

### Startnummer D1

Die durch Eugen Jansen gemeldete Phoenix-Meteor L 2 d, Zulassung D-1702, machte am 1.8.29 wegen des schlechten Wetters in Frankreich eine Bruchlandung. Der Schaden betraf zwar nur das Fahrwerk, aber die Verzögerung war nicht mehr aufzuholen.



*Die Phoenix-Meteor L 2 d (Zulassung D-1702, Startnummer D1) mußte auf dem Hinflug nach Paris notlanden. Obwohl der entstandene Fahrwerksschaden schnell repariert war, traf die Maschine zu spät in Le Bourget ein. Das Foto zeigt das Flugzeug noch vor Anbringung seiner Startnummer (in dem weißen Kreisfeld am Bug), vermutlich in seinem Heimathafen Düsseldorf. (Slg. Koos/ADL)*

### Startnummer C8

Die von Wilhelm van Nes gemeldete Eigenkonstruktion Guritzer-van Nes A 2 erschien aus unbekanntenen Gründen nicht in Paris. Vermutlich waren es finanzielle Probleme, die Hans Guritzer eine Teilnahme unmöglich machten. Seltsamerweise existiert eine Fotoaufnahme des Nachfolgetyps Guritzer-van Nes A 3 (Zulassung A-64) mit der provisorisch angebrachten Startnummer C8. Diese Maschine war auch mit dem in der Anmeldung genannten Fünfzylinder-Sternmotor Walter NZ 60 (60/70 PS) ausgerüstet, während die A 2 tatsächlich nur mit dem schwächeren Dreizylinder-Sternmotor Anzani 3C (35 PS) geflogen ist. Möglicherweise hatte Guritzer geplant, mit der A 3 am Start in Paris zu erscheinen, aber dazu kam es dann nicht.

Die Guritzer-van Nes A 3, österreichische Zulassung A-64, sollte vermutlich anstelle des eigentlich gemeldeten Typs A 2 am Europarundflug teilnehmen, erschien aber nicht am Start in Paris. Wie auf dem Foto zu erkennen ist, war die Wettbewerbsnummer „C8“ recht provisorisch angebracht.



Neben diesen Totalausfällen gab es weitere Veränderungen im deutschen Feld. So wechselten noch einige Piloten, und auch die Flugzeuge erschienen nicht alle in dem gemeldeten Rüstzustand. Die Startnummern C5 und C6 waren ursprünglich als Klemm L 25 II a nominiert, ausgerüstet mit einem BMW X-Sternmotor. Da dieses Triebwerk nicht in Serie ging, erschienen die beiden Flugzeuge schließlich im Rüstzustand L 25 I a zum Wettbewerb, angetrieben durch einen Salmson AD 9-Sternmotor. Die bei Klemm als Triebwerkennzahl dienenden römischen Ziffern identifizierten immer eindeutig den Motor, trotzdem wurden die beiden Maschinen als L 25 II a in die Luftfahrzeugrolle eingetragen – mit dem Salmson AD 9! So kurzfristig muß offenbar die Entscheidung für den Einbau des französischen Sternmotors gefallen sein, daß niemand daran gedacht hatte, auch die Kennziffer richtigzustellen.

Tabelle 3 zeigt die Zusammensetzung des gesamten Teilnehmerfelds, wie es sich am 3. August 1929 darstellte, also dem Tag nach Ablauf der Eintreff-Frist.



Drei Bilder vom Flugplatz Böblingen anlässlich der Verabschiedung der Klemm-Mannschaft vor dem Abflug zum Europawettbewerb nach Paris durch Hanns Klemm.

(Oberes Foto: Slg. Ott/ADL, Foto Mitte und unten: Slg. Heinz Riediger)

## Die Technische Prüfung

Der erste Teil des internationalen Wettbewerbs, nämlich die technische Prüfung, fand vom 4. bis zum 6. August 1929 in Paris-Orly statt.

Am 4.8. wurden die praktischen Gebrauchseigenschaften aller teilnehmenden Flugzeuge geprüft. Dabei konnten maximal 26 Punkte erreicht werden. Bewertet wurden in erster Linie Stabilität der Konstruktion, Umfang der Ausrüstung, Einbau von Bordinstrumenten, Vorhandensein von Radbremsen und Anlasser, Einbau einer Doppelsteuerung, Unterbringungsmöglichkeit von Fallschirmen, Vorrichtungen gegen Brand (Feuerlöscher, Brandschott u.ä.) sowie Aufwand für das Ab- und Wiederaufrüsten der Flugzeuge. Im letztgenannten Prüfungsteil mußte die Besatzung ihr Flugzeug allein soweit abmontieren, daß es durch ein Tor von 3 m Breite und 3,50 m Höhe paßte, und nach dem Passieren des Tores wieder flugfähig aufmontieren. Hierfür standen maximal 15 Minuten zur Verfügung. Allerdings war dieser Zeitrahmen recht großzügig bemessen, wie die beiden besten Maschinen – die De Havilland „Moth“ H5 und H 6 – bewiesen, welche für die Aufgabe nur 22 Sekunden bzw. 30 Sekunden benötigten!

Von den deutschen Teilnehmern mußten beim Ab- und Wiederaufrüsten die drei Junkers „Junioren“ (D4, D5 und D7), die beiden Raab-Katzenstein-Tiefdecker (B2 und B3) sowie die Arado L I des Mecklenburger Aero-Clubs (C9) passen, denn sie waren hierfür nicht eingerichtet. Das kostete 5 Gutpunkte. Von den ausländischen Teams verzichteten die drei Caudrons (E6, E7 und E8), die Guerchais-Henriot (F1), die beiden Orta St. Hubert (H2 und H3) sowie die Ikarus-Mickl (H8) aus dem gleichen Grund auf das Ab- und Wiederaufrüsten.



**(oberes und mittleres Bild):**

Bei der technischen Prüfung mußten die deutschen Teilnehmer Junkers „Junior“ D-1682 und Raab-Katzenstein RK 25 D-1701 bei der Aufgabe „Ab- und Wiederaufrüsten“ passen, weil ihre Flügel kein schnelles Lösen der Befestigungen erlaubten und nicht zum Beiklappen eingerichtet waren.

**(unteres Bild):**

Auch die belgische Orta St. Hubert G.1 OO-ABI (H2) verlor in diesem Prüfungsteil 5 Gutpunkte, weil das Muster für schnelles Ab- und Wiederaufrüsten nicht eingerichtet war.

(Coll. Michel Benichou)





**(oben):** Der französische Tiefdecker Caudron C 192 F-AJHF, Startnummer E7, mußte bei der Prüfung des Ab- und Wiederaufrüstens passen, weil die Zelle hierfür nicht eingerichtet war – ähnlich den auf der Vorseite genannten Maschinen.

**(unten):** Wie das Foto zeigt, hatte der Typ Potez 36 keine Probleme mit dem Ab- und Wiederaufrüsten, weil seine Außenflügel mitsamt ihrer Verstrebung sich nach hinten schwenken ließen und Schnellverschlüsse besaßen. Die F-AJGS war mit einem Salmson-Sternmotor ausgerüstet und trug die Startnummer F4, am Steuer saß Camille Bayol.

(Slg. Hazewinkel)



Die deutsche RK 25 (B3) verlor weitere 3 Punkte, weil ihr Pilot Carberry auf die Prüfung der Anlaßvorrichtung des Motors verzichtete. Die übrigen deutschen Bewerber erledigten die Prüfungen des ersten Tages mit mehr oder weniger Geschick.

Am folgenden Tag, dem 5. August, fanden die Treibstoffverbrauchsmessungen statt. Dazu mußten die Wettbewerbsflugzeuge auf einer geschlossenen Bahn von etwa 50 km Länge eine Gesamtstrecke von 324 km zurücklegen. Die schwereren Maschinen der 1. Kategorie (bis 400 kg Leergewicht) durften dabei höchstens 52 kg Benzin verbrauchen, die leichtere Kategorie 2 (bis 280 kg Leergewicht) mußte mit 36 kg auskommen. Eine Unterschreitung dieser Maximalwerte wurde entsprechend honoriert, es waren bis zu 20 Punkte erreichbar.

Der 6. August diente als Nachholtag für Prüfungen, die an den beiden vorangegangenen Tagen noch nicht erledigt werden konnten. So mußten unter anderem sechs Teilnehmer den Brennstoffverbrauchs-Meßflug wiederholen, weil sie mehr als die zulässige Benzinmenge benötigten hatten.

*Die Klemm L 26 III mit dem britischen Cirrus-Reihenmotor (Zulassung D-1716) während der Technischen Prüfung. Flugzeugführer der Maschine war Franz Kirsch.*





**Drei weitere Bilder von der Technischen Prüfung:**

(oben): Die italienische Romeo Ro 3, Kennzeichen I-FOFO. Flugzeugführer Federico Guazzetti wartet im Pilotensitz, daß sein Bordmechaniker Maiuri den Propeller durchdreht. (Slg. Hazewinkel)  
 (Mitte): Von den drei Junkers A 50 „Junior“ stehen zwei in der vorderen Reihe (D4/D-1682 und D5/D-1683), während die dritte Maschine (D7/D-1681) gerade noch hinter dem Leitwerk der D4 erkennbar ist.  
 (unten): Die französische Potez 36/5 (Kennzeichen F-AJHE, Startnummer F6) wurde von Maurice Finat gesteuert.



Nach Abschluß der technischen Prüfung führten in der Wertung drei Flugzeuge mit der Punktzahl 32,50 (von 47 möglichen Punkten):

Darmstadt D 18 mit dem Deutschen Nehring	(B5)
Klemm L 25 mit dem Schweizer Wirth	(S2)
Avia BH 11 mit dem Tschechoslowaken Kleps	(T1).

Die Plätze 2 - 6 machten sieben deutsche Teilnehmer unter sich aus, und zwar in der Reihenfolge C2, C6, D5, C5, D7, C1 und D4.

*Die aerodynamisch sauber durchgebildete Darmstadt D 18 (Zulassung D-1561. Startnummer B5) erreichte bei der Technischen Prüfung den Spitzenplatz, punktgleich mit zwei anderen Wettbewerbern. Am Rumpf der Maschine ist nur schwach das Kennzeichen D-1561 zu erkennen (schwarze Lettern auf rotem Grund).*



*Die schweizerische Klemm L 25 I a (Zulassung CH 250, Startnummer S2) wurde von Hans Wirth geflogen und erreichte in der Technischen Prüfung einen Spitzenplatz. (Slg. Hazewinkel)*

*In der Wertung der technischen Prüfung lag die tschechische Avia BH-11 (L-BABG, Startnummer T1) mit an der Spitze. Vor der Maschine präsentieren sich der Pilot, Stabskapitän František Klepš, und sein Bordmechaniker Bartl.*



Leider gab es während der technischen Leistungsprüfung acht Ausfälle, die das Teilnehmerfeld weiter dezimierten: Von den 55 in Orly versammelten Maschinen erledigten nur 47 Flugzeuge ordnungsgemäß die technische Prüfung. Vom französischen Team schieden Laulhé (F2) und Roques (F3) aus, weil sie mit ihren Potez-Schulterdeckern während der Treibstoffverbrauchsprüfung unerlaubterweise zwischengelandet waren. Der Jugoslawe Furko auf seinem Ikarus-Mikl-Doppeldecker (H8) mußte während der Verbrauchsmeßflüge aufgeben, weil der Wirkungsgrad seines Propellers sich als unzureichend erwies.



*Der jugoslawische Doppeldecker Ikarus-Mikl L.1 (Kennzeichen UN-KPS, Startnummer H8) mußte in der Technischen Prüfung aufgeben, weil sich während der Verbrauchsmeßflüge zeigte, daß der Wirkungsgrad seines Propellers zu gering war.*

Die restlichen 5 Ausfälle betrafen die deutsche Mannschaft.

Hier ist an erster Stelle der tödliche Unfall von Dipl.Ing. Hermann Hofmann mit der von ihm selbst konstruierten **Arado L I (C9)** zu nennen. Die Maschine befand sich am Nachmittag des 5. August mit Dr. Eggersh am Steuer auf dem Benzinverbrauchs-Meßflug, als in der Nähe von Etampes (etwa 35 km südlich von Orly) der Salmson-Motor überhitzte. Die Notlandung ging glatt vonstatten, und nach Behebung der Störung startete Hofmann allein nach Paris zurück, während Dr. Eggersh zusammen mit den Salmson-Monteuren im Auto zurückfuhr. Offiziell fungierte Dipl.Ing. Hofmann zwar nur als Beobachter, aber da der Rückflug von der Notlandestelle nicht in die Wertung einging, hatte Dr. Eggersh dem Wunsch Hofmanns entsprochen, die Maschine einmal allein fliegen zu dürfen. Über Orly angekommen, führte Hofmann in etwa 1.000 m Höhe mehrere normale Loopings und Steilkurven aus. Beim Abfangen aus einem anschließenden Looping nach vorn rutschte zunächst der mittlere Flügelbeschlag durch die negative Durchbiegung der Tragfläche aus dem Gegenbeschlag des Baldachins heraus, da er in dieser Richtung durch keinen Bolzen gehalten wurde. Augenblicke später war die Grenzbelastung des Flächenverbandes erreicht, der Flügel brach durch, der ganze Spannturm wurde aus dem Rumpf gerissen und die Maschine stürzte aus etwa 400 m Höhe senkrecht zu Boden. Die Trümmer schlugen unweit des Platzes auf, Dipl.Ing. Hofmann war sofort tot. Ein Fallschirm befand sich nicht an Bord, aber vermutlich hätte der Pilot gar keine Chance gehabt, die Maschine rechtzeitig zu verlassen.



*Der Hochdecker Arado L I (D-1707, Startnummer C9) ging am Nachmittag des 5. August 1929 während der Technischen Prüfung in der Nähe von Etampes durch Absturz verloren. Der Pilot und Konstrukteur der Maschine, Dipl.Ing. Hermann Hofmann, kam dabei ums Leben.  
(Coll. Michel Benichou)*

Die übrigen Ausfälle beim deutschen Team verliefen zum Glück glimpflicher:

Der **Focke-Wulf „Kiebitz“** unter Führung von Heinz Kissin (**D3**) mußte während der Treibstoffverbrauchsprüfung am 5.8. ebenfalls bei Etampes notlanden. Das Flugzeug erlitt dabei Beschädigungen, die eine weitere Teilnahme am Wettbewerb unmöglich machten.

Die **BFW M 23 (A7)** mit Hans Schüz am Steuer überschlug sich am 5. August bei der Landung in Orly. Der Pilot und sein Beobachter Buchholz blieben unverletzt. Der Schaden am Flugzeug war jedoch so umfangreich, daß es ausscheiden mußte.

Eine weitere **BFW M 23**, die Startnummer **A8** unter Führung von Bruno Loerzer, hatte mit ständigen Problemen ihres Siemens Sh 14-Sternmotors zu kämpfen. Als es schließlich gelang, die Ursache zu finden und den Fehler zu beheben, waren die technischen Prüfungen bereits abgeschlossen. Da die Treibstoffverbrauchsmessungen fehlten, mußte Loerzer gemäß dem Reglement ausscheiden.

Und noch eine dritte **BFW M 23** mußte während der technischen Prüfung aufgeben, nämlich die **A9** unter Führung von Alexander von Bismarck, nachdem ein Zylinder des „Cirrus“-Motors gefressen hatte.

Damit war das deutsche Teilnehmerfeld am Abend des 6. August auf 19 Maschinen geschrumpft. Frankreich hatte noch 11 Flugzeuge im Wettbewerb, Italien 12, die Tschechoslowakei 3 und die Schweiz 2 Maschinen.

Alle Ergebnisse der Technischen Leistungsprüfung sind in Tabelle 4 zusammengefaßt.



*Den Kraftstoffnachschub für die Teilnehmer des Europafluges organisierten diverse Mineralölgesellschaften, die auf den Zwangslandeplätzen besondere Tankanlagen für die Wettbewerbsmaschinen aufgebaut hatten. Das obere Foto entstand in Hamburg-Fuhlsbüttel; das untere Bild wurde im Flughafen Budapest aufgenommen und entstammt der Slg György Punka.*



## Der Streckenflug

Am 7. August 1929 wurde der Start freigegeben für den 6.042 km langen Kurs rund um Europa. Die vorgesehene Flugstrecke und die Zwangslandeplätze sind der Karte auf Seite 2 zu entnehmen.

Um in die Wertung zu kommen, mußte die gesamte Strecke abgeflogen und auf allen 25 Zwangslandeplätzen gelandet werden. Zwischenlandungen auf anderen Plätzen oder Notlandungen wurden nicht mit Strafpunkten belegt, sofern der Teilnehmer täglich mindestens eine Etappe (d.h. von einem Zwangslandeplatz zum nächsten) zurücklegte und Übernachtungen nur auf den Zwangslandeplätzen stattfanden. In dieser sog. Regelmäßigkeitsprüfung gab es maximal 35 Punkte zu gewinnen.

Weitere Punkte erbrachte die erzielte Reisegeschwindigkeit, die sich aus der Streckenlänge von 6.042 km und der Summe der benötigten Flugstunden errechnete. In dieser Geschwindigkeitsprüfung konnten bis zu 70 Punkte erreicht werden. Als Mindest-Reisegeschwindigkeit waren 75 km/h für Flugzeuge der 1. Kategorie und 60 km/h für solche der 2. Kategorie vorgegeben.

Am Morgen des 7. August war das Wetter in Orly alles andere als günstig, aus einer tiefhängenden Wolkendecke prasselte starker Regen hernieder. Deshalb wartete die Wettbewerbsleitung zunächst mit der Startfreigabe; als dann aber keine Wetterbesserung sichtbar wurde, schickte man um 9.25 Uhr die ersten vier Maschinen (B2, B3, B5 und F1) auf die Reise. Im 5-Minuten-Abstand folgten die nächsten Vierergruppen, bis um 10.20 Uhr das gesamte Feld von 46 Teilnehmern unterwegs war. Zum Glück besserte sich die Wetterlage im Verlauf der ersten Tagesetappe, je weiter die Flugzeuge nach Süden kamen.

Eigentlich hatten insgesamt 47 Maschinen auf die Reise gehen sollen, aber beim Rollen zum Start erlitt Johannes Risztics auf Junkers „Junior“ (D7) Fahrstellbruch. Die Zelle selbst blieb unbeschädigt und das Fahrwerk ließ sich in angemessener Zeit reparieren – aber die zersplitterte Luftschraube stellte ein Problem dar, denn an Bord des Flugzeuges war kein Ersatzpropeller vorhanden. Nach dem Reglement führte der Einbau bestimmter, von außerhalb herbeigebrachter Ersatzteile (und dazu gehörte auch die Luftschraube) zum Ausscheiden aus dem Wettbewerb. Die Junkers-Teamleitung entschied, die Reparatur trotzdem durchzuführen und Risztics außer Konkurrenz am Europaflug teilnehmen zu lassen. So startete die D7 am Morgen des 13.8. in Orly und flog den anderen Maschinen bis Mailand hinterher, kehrte von dort aber auf direktem Weg über die Alpen nach Dessau zurück.

Noch ein zweiter deutscher Pilot startete in Paris außer Konkurrenz, allerdings gemeinsam mit dem Hauptfeld der Teilnehmer am 7. August. Es handelte sich um Bruno Loerzer mit seiner BFW M 23 b (A8), der wegen Motorproblemen die Brennstoffverbrauchsprüfung verpaßt hatte und deshalb ausgeschieden war. Loerzer blieb aber vom Pech verfolgt, denn schon auf dem ersten Zwangslandeplatz Basel beschädigte er bei der Landung den Rumpf des Flugzeugs so stark, daß an einen Weiterflug nicht mehr zu denken war.

Auch bei den ausländischen Teilnehmern ging nicht alles glatt: Bereits beim Start hatte der Belgier Vuylsteke (H3) Schwierigkeiten mit dem Motor seiner Orta St. Hubert G 1. Als die Monteure schließlich den Fehler gefunden und behoben hatten, war es für eine reguläre Teilnahme am Wettbewerb zu spät; Vuylsteke und sein Begleiter Fabry beschlossen aber – ähnlich wie der Deutsche Johannes Risztics – außer Konkurrenz mitzufiegen.



*Der Italiener Renato Donati kam mit seiner Fiat AS 1 (Zulassung I-AAOB, Startnummer K4) wegen Motorproblemen verspätet aus Orly fort, konnte aber noch am gleichen Tag Anschluß an das Teilnehmerfeld finden.*

*(Coll. Michel Benichou)*

Der Franzose Bayol auf Potez 36 (F4) und der Italiener Donati auf Fiat AS 1 (K4) kamen zwar gut beim Start weg, mußten aber bereits nach kurzer Flugzeit wegen Motorproblemen umkehren und wieder in Orly landen. Beide konnten jedoch am gleichen Tag erneut starten und weiter am Wettbewerb teilnehmen. Schlechter erging es dem Tschechoslowaken Novak auf Aero A 34 (T4), deren Motor ebenfalls kurz nach dem Start Schwierigkeiten machte. Er schaffte es nicht zurück zum Flugplatz Orly, sondern mußte außerhalb eine Notlandung machen. Dabei überschlug sich die Maschine und wurde soweit beschädigt, daß Novak auf eine weitere Teilnahme verzichten mußte.

Der Tschechoslowake Josef Novak auf Aero A 34 (Kennzeichen L-BASO, Startnummer T4) mußte bereits kurz nach dem Start in ungünstigem Gelände notlanden. Dabei wurde seine Maschine so erheblich beschädigt, daß eine weitere Teilnahme unmöglich war.

(Slg. Hazewinkel)



Entgegen dem Geist der Ausschreibung entwickelte sich der Streckenflug bald zu einem regelrechten Luftrennen. Im Reglement war zwar festgelegt, daß der Start in Belgrad nicht vor dem 9. August und in Warschau nicht vor dem 11.8. freigegeben wurde und die Landebeurkundung am Zielplatz Paris-Orly erst am 14. August um 15 Uhr begann, aber das kümmerte die vom Geschwindigkeitsrausch befallenen Piloten wenig. Sie vergaßen auch, daß Reisegeschwindigkeiten über 143 km/h in der 1. Kategorie bzw. über 128 km/h in der 2. Kategorie keine weiteren Punkte mehr einbrachten – aber der sportliche Ehrgeiz und die allgemeine Wettkampfstimmung waren offenbar stärker. Schon kurz hinter der ersten Etappe Basel hatte sich eine Spitzengruppe vom übrigen Feld abgesetzt. Dazu gehörten neben den beiden englischen De Havilland „Moth“ unter Capt. Broad (**H5**) und Miss Spooner (**H6**), der französischen Caudron C 192 unter Delmotte (**E7**) sowie der tschechoslowakischen Avia BH 11 unter Stabskapitän Kleps (**T1**) auch die Deutschen Offermann auf BFW M 23 (**A2**), Roder auf Junkers „Junior“ (**D5**), Kirsch auf Klemm L 26 (**C4**), Carberry auf Raab-Katzenstein RK 25 (**B3**) und Nehring auf Darmstadt D 18 (**B5**).

Hinter dieser Spitzengruppe hatte sich das Gros der Teilnehmer zu drei größeren Gruppen zusammengefunden – die eine Gruppe bestand aus drei italienischen Flugzeugen, die nächste aus 6 deutschen Maschinen und die dritte wieder aus 5 Italienern. Diese drei Gruppen legten, jede für sich fast geschlossen, die gesamte Strecke zurück.

Schließlich folgten diverse Maschinen aus fast allen Teilnehmerländern, wie etwa die beiden Potez 36 von Weiss und Finat (**F5** und **F6**) sowie die Guerchais-Henriot T.5 mit Pierre Lemerre am Steuer (**F1**). Letzterer fand viel Beachtung in der Öffentlichkeit, weil er und sein Begleiter Libert als einzige Teilnehmer im normalen Straßenanzug und mit einem Strohhut auf dem Kopf den gesamten Rundflug um Europa absolvierten. Besser konnten sie die praktische Eignung ihres Kabinenschulterdeckers als bequemes Reiseflugzeug gar nicht unter Beweis stellen!



Die Guerchais-Henriot T.5 (Startnummer F1) fand viel Beachtung, weil Pilot Pierre Lemerre und sein Begleiter Libert als einzige Teilnehmer im normalen Straßenanzug und mit einem Strohhut auf dem Kopf den gesamten Rundkurs um Europa zurücklegten. Sie demonstrierten damit anschaulich die praktische Eignung ihres Kabinenschulterdeckers als bequemes Reiseflugzeug.  
(Coll. Michel Benichou)

Zu den Nachzüglern gehörte auch der Deutsche Theo Croneiss auf seiner BFW M 23 (A5), der durch Motorstörungen lange aufgehalten worden war und am 9. August bei einer Notlandung nahe St. Raphael sein Fahrgestell demoliert hatte. Es gelang ihm aber, den Schaden selbst zu beheben und weiterzufliegen.



*Theo Croneiss am Steuer seiner BFW M 23 D-1571 mit der Startnummer A5. Er gehörte beim Streckenflug zu den Nachzüglern, weil er etliche Probleme mit seinem Motor hatte und unterwegs in der Nähe von St. Raphael (Frankreich) bei einer Notlandung sein Fahrgestell beschädigt wurde. Er konnte aber nach eigenhändiger Reparatur weiter am Wettbewerb teilnehmen.*

*(Foto oben: Coll. BnF Gallica)*



*Die Klemm L 25 I a von Wolf Hirth (D-1663, Startnummer C1) besaß gegenüber den serienüblichen Maschinen einige auffallende Änderungen: Der Propeller trug einen großen strömungsgünstigen Spinner, die Motorverkleidung war entsprechend angepaßt und beide Sitze hatten auf der Rumpfoberseite angebrachte hohe Kopfstützen.*

*Leider mußte Hirth wegen einer Beschädigung in Basel seine Beteiligung am Euro-parrundflug aufgeben. (Slg. Illg)*

Als Übernachtungsplatz am Abend des ersten Streckenfluges war eigentlich St. Raphael an der französischen Mittelmeerküste vorgesehen, aber nur Carberry (B3), Delmotte (E7), Broad (H5), Spooner (H6) und Mazzotti (M5) erreichten dieses Ziel. 22 Teilnehmer übernachteten in Marseille, 10 Flugzeuge kamen nur bis Lyon und 5 Maschinen blieben über Nacht in Genf.

Im Verlauf der ersten beiden Streckenflüge schieden bereits eine Reihe deutscher Teilnehmer aus. Als ersten erwischte es Wolf Hirth, der seine Klemm L 25 (C1) am 7.8. in Basel so beschädigte, daß er aufgeben mußte.

Am nächsten Tag blieb Kirsch auf Klemm L 26 (C4) keine andere Wahl, als mitten im Gelände niederzugehen. Die Notlandung nahe Marseille verlief jedoch glimpflich, so daß ihm ein Weiterflug möglich war. Ausscheiden mußte dagegen am 8.8. die andere Klemm L 26 unter Hagenmeyer (C3) nach einer Notlandung bei Beruc (in der Nähe von Marseille) infolge eines Benzinrohrbruchs. Damit waren die Ausfälle des zweiten Tages jedoch noch nicht vorbei: Thomas mit seiner BFW M 23 (A1) machte auf dem Flugplatz Mailand während eines schweren Gewitters eine Bruchlandung und Altemeier auf Raab-Katzenstein RK 25 (B2) mußte wegen eines Defekts an der Benzinleitung bei Fusina (6 km vor Venedig) notlanden, wobei die Maschine so schwere Beschädigungen erlitt, daß eine weitere Teilnahme am Streckenflug ausgeschlossen war.

Auch bei den ausländischen Teilnehmern gab es im Verlauf der beiden ersten Streckenflugtage etliche Ausfälle. Der Tschechoslowake Vlcek (T2) kam am ersten Tag bis nach Südfrankreich, wurde aber 2 km vor Marseille-Marignane in ungünstigem Gelände zur Notlandung gezwungen und mußte aufgeben. In Basel beschädigte der Italiener Stoppani (K7) seine Cant 26 so, daß er nicht mehr weiterfliegen konnte und ausschied. Die Franzosen Fauvel/Ducout (E8) mußten in der Nähe von Genf notlanden und ebenfalls aufgeben, da eine Reparatur mit Bordmitteln nicht möglich war. Schließlich verabschiedete sich noch der Franzose Barbot (E6) am 8. August aus dem Wettbewerb.

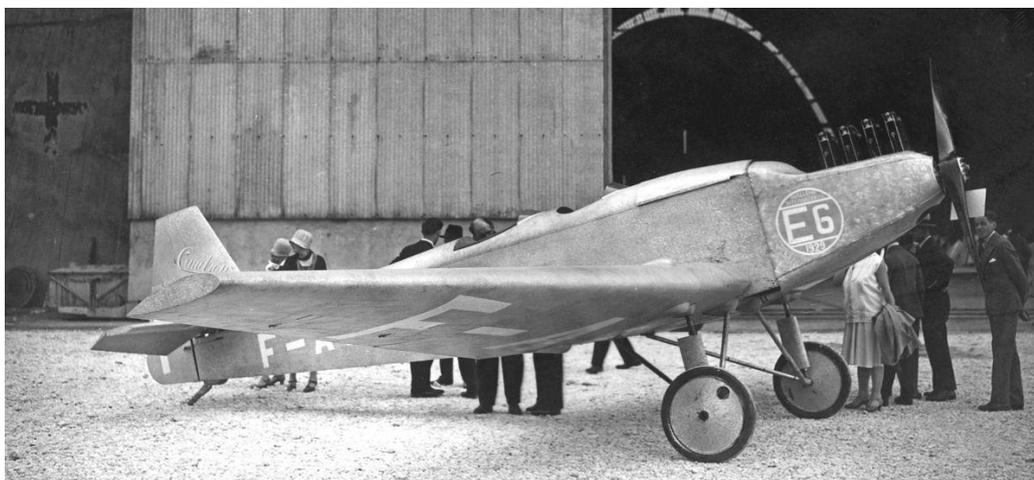
*Sechs Kilometer vor Venedig mußte Flugzeugführer Friedrich Altemeier mit der Raab-Katzenstein RK 25 D-1489 (B2) notlanden. Dabei erlitt die Maschine schwere Beschädigungen und konnte nicht weiter am Streckenflug teilnehmen.*



*Der Tschechoslowake Vaclav Vlcek wurde mit seinem Avia BH 11-Tiefdecker (Startnummer T2) zwei Kilometer vor Marseille in ungünstigem Gelände zur Notlandung gezwungen und mußte aufgeben. (Slg. Hazewinkel)*



*In Basel beschädigte der Italiener Mario Stoppani seine CANT 26a I-AAPO (Startnummer K7) so erheblich, daß er aufgeben mußte.*



Der Franzose Georges Barbot schied mit seiner Caudron C 193 (Zulassung F-AJHG, Startnummer E6) am 8. August aus dem Wettbewerb.

(Coll. Michel Benichou)

Am Abend des zweiten Streckenflugtages hatte die Spitzengruppe bereits Italien passiert und übernachtete in Belgrad; als erster erreichte der Engländer Broad (H5) die jugoslawische Hauptstadt, gefolgt von Carberry (B3) und Miss Spooner (H6).

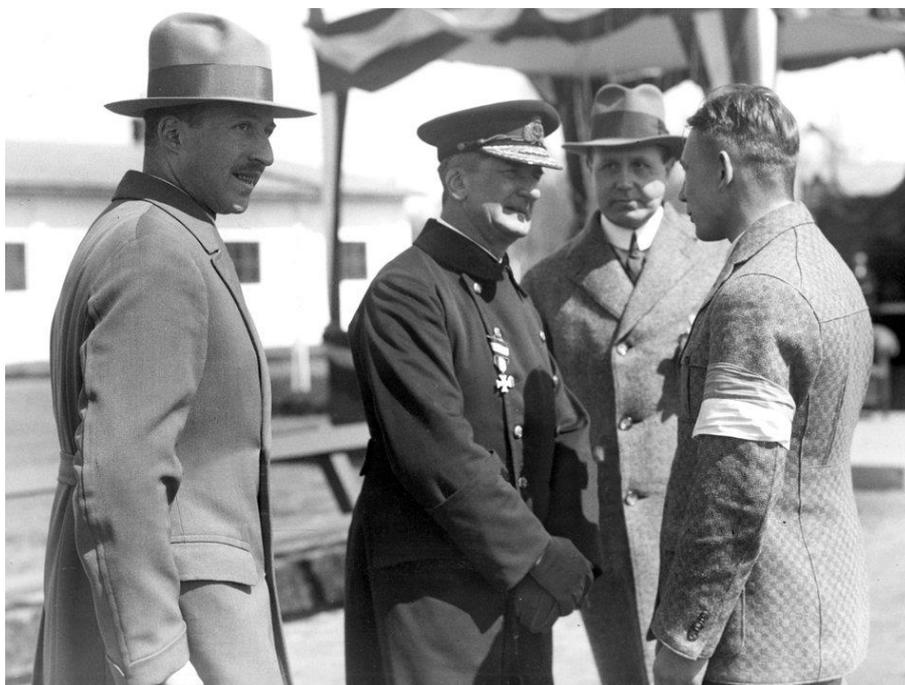
Am dritten Tag (9. August) war der Franzose Delmotte auf Caudron (E7) der erste, der im Bukarester Flughafen landete. Insgesamt schafften es an diesem Tag 10 Maschinen, auf dem Rückflug von Bukarest bis Turnu Severin (an der rumänischen Südwestgrenze) zu gelangen. Das Schlußlicht bildeten die Guerchais-Henriot T.5 (F1) und die Fiat AS 1 (K4), die in Saint Raphael übernachteten.

Der britische Capt. Hubert Broad flog mit seiner De Havilland „Moth“ (Startnummer H5) während des gesamten Streckenfluges in der Spitzengruppe mit und erreichte die zweithöchste Durchschnittsgeschwindigkeit.

(Coll. Michel Benichou)



Dieser dritte Streckenflugtag verlief ohne Störungen für die deutschen Teilnehmer, während es unter den ausländischen Wettbewerbern zwei Ausfälle gab: Der Franzose Bayol auf Potez (F4) und der Italiener Ferrarin auf Breda (M4) schieden in Rumänien aus.



Zwischenlandung der Europafieger in Budapest: Reinhold Poss im Gespräch mit dem ungarischen Reichsverweser Admiral Miklós Horthy.

(Slg. Ott/ADL)

Am 10. August (dem vierten Tag) erreichte die Spitze des Teilnehmerfeldes schon Prag. Als erste Maschine landete die DH Moth von Broad (**H5**) auf dem dortigen Flugplatz Kbely, gefolgt von Carberry (**B3**), Miss Spooner (**H6**), Nehring (**B5**), Kleps (**T1**), Offermann (**A2**) und Kirsch (**C4**). An diesem Tag war im deutschen Team ein Ausfall zu verzeichnen: Dr. Ziegler (**B7**) mußte nach einem Bruch seiner Albatros L 82 auf dem Zwangslandeplatz Turnu Severin aufgeben.



*Dr. Günther Ziegler mußte nach einem Bruch seiner Albatros L 82 D-1704 (Startnummer B7) auf dem Zwischenlandeplatz Turnu-Severin in Rumänien aus dem Europawettbewerb ausscheiden. Das Foto zeigt die Maschine ohne obere Motorverkleidung und demonstriert die relativ gute Zugänglichkeit des Triebwerks für Wartungszwecke. (Slg. Ott/ADL)*

Am fünften Tag (dem 11.8.) schafften es zwei Teilnehmer bis Hamburg, nämlich Broad (**H5**) und Miss Spooner (**H6**). Dagegen erwischte es eine der schnellsten deutschen Maschinen, nämlich die Darmstadt D 18 (**B5**), die ständig in der Spitzengruppe mitgeflogen war, auf dem Abschnitt Warschau – Posen. Johannes Nehring mußte das Flugzeug gegen 16 Uhr wegen einer Vergaserstörung bei Wreschen, etwa 60 km vor dem Zwangslandeplatz Posen, in ein Kornfeld setzen. Loew, der Begleiter von Nehring, berichtete:

*„Am nächsten Morgen flogen wir flott die Strecke Brünn - Prag, herrlichster Sonnenschein über den Wolken, die das Riesengebirge einhüllten. Um 11 Uhr etwa waren wir in Breslau. Weiter ging's nach Warschau, wo die große Kehrtwendung Richtung Berlin - Paris erfolgte. Das nächste Ziel Posen erreichte der Pilot im Auto, der „Franz“ im Sanitätsflugzeug. In der Nähe der deutschen Grenze mußten wir wegen Vergaser-Versager notlanden. Dichtungsmasse war in ein Benzinrohr gedrungen, im Benzin erhärtet, durch die Erschütterungen losgebrochen und hatte sich vor die Düse gesetzt. Zur Landung stand nur ein Kornfeld zur Verfügung, das herrlich gewachsen war. Die Strohhalme umfaßten das Fahrgestell liebevoll: Überschlag. – Bald nach dem Unfall erschien ein Sanitätsflugzeug des Posener Fliegerregiments mit ärztlicher Hilfe. Mein Hals war etwas „derangiert“, ein Überflug ins Krankenhaus schien geraten. Mit rührender Vorsicht wurde ich durch die Besatzung nach Posen und dort ins Krankenhaus verfrachtet...“*



*Die schnelle Darmstadt D 18 mit Johannes Nehring am Steuer (Kennzeichen D-1561, Startnummer B5) mußte am 11. August wegen einer Vergaserstörung bei Wreschen, etwa 60 km vor Posen, in einem Kornfeld notlanden und überschlug sich. Damit war für die Akaflieg Darmstadt der Europarundflug abrupt zu Ende.*



**Zwischenlandung in Budapest am 10. August:**

*(oben): Die Klemm L 26 III mit Cirrus-Motor (Zulassung D-1716, Startnr. C4), geflogen von Franz Kirsch, kam in Endergebnis auf einen guten Mittelplatz.*

*(Mitte): Die Britin Winifred E. Spooner in Diskussion mit mindestens sechs Männern, einige davon scheinen offizielle Vertreter der FAI und der Flugplatzleitung zu sein. Hinter der Personengruppe ist gerade noch das Oberteil der Motorhaube von Miss Spooners De Havilland Gipsy-Moth zu sehen (Kennzeichen G-AAAL, Startnr. H5).*

*(unten): Die Raab-Katzenstein RK 25, Zulassung D-1701 und Startnr. B3, gehörte zu den schnellsten Maschinen des Wettbewerbs. Im Endergebnis schaffte sie den 5. Platz. Pilot John E. Carberry steigt gerade wieder in das Flugzeug ein.*

*(Alle 3 Fotos: Slg György Punka)*





**Zwischenlandung in Hamburg am 12. August:**

(oben und Mitte): Waldemar Roeder (D5) erreichte mit seiner Junkers A 50 be „Junior“ D-1683 den Hamburger Flughafen Fuhlsbüttel am Mittag um 12.41 Uhr.

(unten): Lord Carberry (B3) landete seine Raab-Katzstein RK 25 D-1701 um 11.01 Uhr in Hamburg. Ein Luftpolizist be-  
urkundet gerade auf der Höhenflosse die Ankunftszeit. Hinter der Maschine überragt Carberry alle anderen Leute.





Die drei italienischen Eindecker vom Typ Breda 15 kamen mit ihren geschlossenen Kabinen dem angestrebten Ziel des Euro-  
pararoundfluges, ein bequemes Reiseflugzeug zu schaffen, schon ein ganzes Stück näher. (Coll. Michel Benichou)

Bis zum 14. August hatten sich 23 Flugzeuge in Brüssel eingefunden, um pünktlich zur letzten Etappe Brüssel – Paris zu starten, darunter 12 deutsche Maschinen. Und als um 15 Uhr in Orly die Beurkundung eröffnet wurde, kreisten bereits 19 Flugzeuge in ungeduldigen Schleifen über dem Platz. Binnen weniger als 5 Minuten waren alle 19 Teilnehmer gelandet, als erste die beiden Italiener Lombardi und Bottala auf Fiat AS 1 (**K3** und **K6**), gefolgt von dem Deutschen Kneer auf Junkers „Junior“ (**D4**). Als vorletzter dieser Gruppe landete Morzik auf BFW M 23 (**A4**) und als letzter Junck mit seiner Albatros L 82 (**B9**). Eine knappe Stunde später landeten die nächsten sechs Teilnehmer, und zwar eine italienische Breda 15 und vier Romeo Ro 5 sowie eine französische Potez 36. Den Abschluß bildete um 17.30 h die Breda 15 von Liberati (**M6**).



Als am 14.8. um 15 Uhr in Orly die Beurkundung eröffnet wurde, kreisten bereits 19 wartende Flugzeuge über dem Platz. Der Italiener Lombardi landete mit seiner Fiat AS 1 (Kennzeichen I-AANH, Startnummer K3) als erster Teilnehmer am Zielort. (Centro Storico Fiat)

Franz Kneer flog im Wettbewerb die Junkers A 50 be D-1682 (Startnummer D4) und landete als dritter Teilnehmer am Zielort Orly. Das Foto zeigt die Maschine beim Zwischenstop in Hamburg am Vormittag des 13. August.





Auch Fritz Morzik gehörte mit seiner BFW M 23b (Kennzeichen D-1673, Startnummer A4) zur ersten Gruppe, die in Paris-Orly eintraf. Auf dem vorderen Platz sitzt sein Bordmechaniker und Navigator Adolf Schiel. (EADS)



Am 14.8. landete Albatros-Chefpilot Werner Junck mit seiner L 82 (Startnummer B9) als letzter der ersten Teilnehmergruppe in Orly.

Am 15.8. nachmittags traf der Schweizer Wirth auf Klemm L 25 (S2) ein, am 16. August landeten weitere fünf Teilnehmer (H2, K5, S1, F1 und A5) und als letztes Flugzeug des Wettbewerbs setzte am 17. August die italienische Fiat AS 1 unter Donati (K4) in Orly auf.

Der Schweizer Hans Wirth mit seiner Klemm L 25 (Zulassung CH-250, Startnummer S2) erreichte einen Tag später als das Spitzenfeld das Ziel Paris. In der Endwertung schaffte er einen guten 16. Platz. (Slg. Hazewinkel)





Am 17.8.1929 landete als letztes Flugzeug des Wettbewerbs die italienische Fiat AS 1 (Zulassung I-AAOB, Startnummer K4), gesteuert von Renato Donati, in Orly.

Schnellstes Flugzeug beim Streckenflug war die Raab-Katzenstein RK 25 von Lord Carberry (**B3**) gewesen, die den gesamten Rundkurs mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 155 km/h zurückgelegt hatte. Am unteren Ende der Geschwindigkeitsskala fand sich der Italiener Suster mit seiner Fiat AS 1 (**K5**) wieder, der lediglich einen Durchschnitt von 67 km/h erreichte – und als Konsequenz aus der offiziellen Platzwertung ausgeschlossen wurde, weil das Reglement einen Mindestdurchschnitt von 75 km/h forderte.



**(oben):** Schnellstes Flugzeug beim Streckenflug war die Raab-Katzenstein RK 25 von Lord Carberry (Startnummer B3), die eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 155 km/h erreichte.

(Slg. Koos/ADL)

**(links):** Der Italiener Suster kam mit seiner Fiat AS 1 (K5) nicht auf den vom Reglement geforderten Mindestdurchschnitt von 75 km/h und mußte deshalb aus der offiziellen Platzwertung ausgeschlossen werden.



(oben): Eintreffen des Hauptfeldes der Wettbewerbsflugzeuge am 14. August in Paris-Orly. (Slg. Hazewinkel)

(rechts): „Fritze“ Siebel und sein Bordmechaniker erhielten bei ihrer Ankunft in Paris zur Begrüßung jeder einen Blumenstrauß.



(unten): Robert Lusser, in der Klemm L 25 I a (Startnr. C2, Zulassung D-1714), unterhält sich mit einem Vertreter der Wettbewerbsaufsicht. Hinter der Maschine, mit Hut und Fliege, ist Louis Hirschauer zu erkennen, der FAI-Chefingenieur und Präsident der FAI-Sportkommission.

(Fotos rechts und unten: Slg. Knoblich/Hanns Klemm)





**Drei Teilnehmer aus drei verschiedenen Ländern:**

*(oben):*

Der französische Kabinen-Hochdecker Potez 36/5, Kennzeichen F-AJGT, Startnummer F5, geflogen von Maurice Weiss.

*(Mitte):*

Die italienische Romeo Ro 5, Kennzeichen I-FARO, Startnummer K8, mit Carlo Benassati als Pilot. Im Hintergrund ist noch die typgleiche I-FACE, Startnummer M2, zu erkennen.

*(unten):*

Die belgische Orta St.Hubert G.1, Kennzeichen OO-ABI, Startnummer H2, am Steuer Jaques Maus.



## Endergebnis und Fazit

Die Reihenfolge bei der Landung in Paris-Orly spielte kaum eine Rolle bei der Platzverteilung. Die eigentliche Entscheidung war vielmehr bei den technischen Prüfungen und draußen auf der Rundflugstrecke gefallen. Bevor der Sieger ermittelt werden konnte, mußte noch die Nachuntersuchung aller Flugzeuge erfolgen. Es wurden sämtliche vor dem Start angebrachten Plomben und Siegel an Tragflächen, Querrudern, Dämpfungsflächen, Seiten- und Höhensteuer, am Rumpf, am Propeller, an den Rädern und den Zylindern sowie am Motorgehäuse überprüft.

Für das Nichtauswechseln von Teilen konnten die letzten 14 Punkte gesammelt werden – vorausgesetzt, die Motorhaube war nicht geöffnet und kein Zylinder getauscht worden, außerdem durften der Ersatzpropeller und das Ersatzrad nicht benutzt worden sein. Die volle Punktzahl erhielt auch, wer von vornherein kein Ersatzmaterial an Bord mitgeführt hatte. Erst nach geraumer Zeit waren alle Punkte addiert und etwaige Punktabzüge berücksichtigt, so daß das Preisgericht die Plazierung bekanntgeben konnte:

1. Platz:	F. Morzik	BFW M 23b	(A4)
2. Platz:	H. Broad	De Havilland „Moth“	(H5)
3. Platz:	J. Carberry	Raab-Katzenstein RK 25	(B3)
4. Platz:	R. Lusser	Klemm L 25	(C2)

Damit ging der „Coupe Challenge International d'Avions de Tourisme“ an den Aero-Club von Deutschland, verbunden mit der ehrenvollen Aufgabe, den Europarundflug des Folgejahres zu organisieren. Die kompletten Endergebnisse finden sich im Anhang in Anlage 5.



*Fritz Morzik gewann 1929 den ersten Europarundflug mit seiner BFW M 23 b D-1673.*



*Fritz Morzik und sein Begleiter Adolf Schiel haben sich vor der Siegermaschine für die Fotografen in Positur gestellt. Auch das Flugzeug bekam einen prächtigen Siegerkranz verpaßt. Übrigens: Jungflieger Schiel befand sich 1929 mitten in der Schulung zum Verkehrspiloten bei der DVS Braunschweig. Er schaffte es später bei der Luft Hansa bis zum Flugkapitän. (EADS)*



Während man sich in Deutschland und England recht zufrieden über den Ausgang des Wettbewerbs zeigte, war das Ergebnis für Frankreich ziemlich enttäuschend. Die französischen Flugzeuge und Piloten hatten bei weitem nicht die führende Rolle gespielt, die allgemein erwartet worden war. Von den 9 Maschinen aus französischer Produktion, die am 7. August zum Europaflug gestartet waren, erreichten nur 4 Stück das Ziel. Und als bester Franzose rangierte Maurice Weiss mit einer Potez 36 auf dem 22. Platz ! Den einzigen Lichtblick für Frankreich bot der Triebwerkhersteller Salmson: Von 12 in Orly gestarteten Maschinen, die mit Salmson-Motoren ausgerüstet waren, schafften 9 Stück ohne Störung den Streckenflug.

Auch die Italiener waren mit dem Ergebnis des Wettbewerbs nicht recht glücklich. Zwar hatten von 12 am Europaflug beteiligten Flugzeugen immerhin 10 das Ziel Orly erreicht – darunter alle 8 mit Fiat-Motoren ausgerüsteten Maschinen –, aber es langte zu keinem der Spitzenplätze. Bester Italiener war Federico Guazetti mit seiner Romeo Ro 5 auf dem fünften Platz.

Zusammenfassend betrachtet übertrafen die Ergebnisse des „Challenge International d’Avions de Tourisme 1929“ alle Voraussagen, selbst die der größten Optimisten. Schon allein die Tatsache, daß so viele Flugzeuge eine Entfernung von über 6.000 km ohne ernsthafte Unfälle zurückgelegt hatten, zeitweilig unter extrem ungünstigen Wetterbedingungen, zeigte den Fortschritt im Sport- und Reiseflugzeugbau, der seit dem Ende des Weltkriegs in Europa erreicht worden war. Der Europarundflug 1929 hatte bewiesen, daß ein privater Lufttourismus ohne größeres Risiko möglich war.

Und natürlich gab der Wettbewerb den Konstrukteuren Anregungen für die Entwicklung neuer, noch besserer und bequemerer Reiseflugzeuge. Die fortschrittliche Auslegung der Schulterdecker von Breda, Guerchais-Henriot und Potez mit bequemer geschlossener Kabine wies die Richtung für die Zukunft. Man durfte gespannt sein auf den kommenden „Challenge International d’Avions de Tourisme 1930“.

# ANHANG

## Tabelle 1: Teilnehmer-Meldeliste per Ende der Nachnennungsfrist 24. Mai 1929 (4 Seiten)

Die nachfolgende Auflistung aller fristgerecht eingegangenen Bewerbungen gibt den Stand bei Nachnennungsschluß wieder, so wie damals offiziell von der FAI veröffentlicht. Die Piloten mußten zu diesem Zeitpunkt noch nicht unbedingt festgelegt sein, so daß die Namen bei etlichen Bewerbungen noch fehlen. Aber selbst dort, wo bereits Namen genannt waren, konnte bis kurz vor Wettbewerbsbeginn noch ein Pilotenwechsel stattfinden.

Hinsichtlich der Typenbezeichnungen und Motoren enthielt die FAI-Auflistung insbesondere bei den vom französischen Aero-Club gemeldeten Flugzeugen einige Ungereimtheiten, die jedoch von allen damaligen Fachzeitschriften so übernommen wurden. Korrekturen sind in der nachfolgenden Tabelle im wesentlichen nur dort vorgenommen worden, wo es sich um offensichtliche Fehler handelte.

Wettb.-Nr.	Flugzeugtyp	Triebwerk	gemeldet von	Pilot
<b>Aero-Club von Deutschland</b>				
A1	BFW M 23 b	A-S „Genet“, 80 PS	Bayerischer Luftverein e.V., München	Alex Thomas
A2	BFW M 23 b	Siemens Sh 13, 72 PS	Aero-Club von Deutschland, Berlin	Erich Offermann
A3	BFW M 23 b	Siemens Sh 13, 68 PS	Oscar Caminneci	Wolf Frhr. von Dungern
A4	BFW M 23 b	Siemens Sh 13, 68 PS	DVS, Berlin	Fritz Morzik
A5	BFW M 23 b	A-S „Genet“, 80 PS	Dir. Theo Croneiss, Fürth	Theo Croneiss
A6	BFW M 23 b	Siemens Sh 14, 95/115 PS	BFW, Augsburg	Franz Sido
A7	BFW M 23 b	Siemens Sh 13, 68/72 PS	BFW, Augsburg	Hans Schüz
A8	BFW M 23 b	Siemens, Sh 14, 95/115 PS	BFW, Augsburg	Bruno Loerzer
A9	BFW M 23 b	Cirrus Mk. III, 88/95 PS	BFW, Augsburg	Alexander von Bismarck
B1	BFW M 23 b	Cirrus Hermes, 105/115 PS	Theo Croneiss, Fürth	Theo Croneiss
B2	Ra-Ka RK 25	Cirrus Mk. II, 75 PS	Luftfahrtverein Essen e.V.	Friedrich Altemeier
B3	Ra-Ka RK 25	Cirrus Mk. III, 90 PS	Raab-Katzenstein Flugzeugwerk GmbH, Kassel	John E. Carberry
B4	Ra-Ka RK 9 a	Salmson AD 9, 40/45 PS	Biehl & Mertz, Breslau	Hans Biehl
B5	Darmstadt D 18	A-S „Genet“, 65 PS	Akaflieg Darmstadt	Johannes Nehring oder Peter Hesselbach oder Rudolf Neininger
B6	Bäumer B IV a	Wright L4 „Gale“, 60 PS	Ernst Petersen, Hamburg	Ernst Petersen
B7	Albatros L 82	DH „Gipsy“, 85 PS	DVS, Berlin	Dr. Günther Ziegler
B8	Albatros L 82 A	Argus As 8, 80 PS	Albatros Flugzeugwerke, Berlin	Werner Junck
B9	Albatros L 82 B	Siemens Sh 13, 68/82 PS	Albatros Flugzeugwerke, Berlin	--
C1	Klemm L 25 I	Salmson AD 9, 40 PS	Württomb. Luftfahrtverband e.V., Stuttgart	Wolfram Hirth
C2	Klemm L 25 I	Salmson AD 9, 40 PS	Leichtflugzeugbau Klemm GmbH, Böblingen	Robert Lusser oder Leopold Hagenmeyer
C3	Klemm L 26 I	Siemens Sh 13, 80 PS	Leichtflugzeugbau Klemm GmbH, Böblingen	Franz Kirsch
C4	Klemm L 26	Cirrus Mk. II, 80 PS	Leichtflugzeugbau Klemm GmbH, Böblingen	Robert Lusser oder Leopold Hagenmeyer

Wettb.-Nr.	Flugzeugtyp	Triebwerk	gemeldet von	Pilot
C5	Klemm L 25 II a	BMW X, 65 PS	Fritz Siebel, Berlin	Friedrich Wilhelm Siebel
C6	Klemm L 25 II a	BMW X, 65 PS	Fritz Siebel, Berlin	Hermann Dahlmann
C7	Soldenhoff LF 6	A-S „Genet“, 65/75 PS	Soldenhoff, Langguth & Friedmann, Berlin	Hans-Werner Krause oder Gerhard Voss
C8	Guritzer-van Nes A2	Walter NZ, 60/70 PS	Wilhelm van Nes, Wien	Johann Guritzer
C9	Arado L I	Salmson AD 9, 40 PS	Mecklenburger Aero-Club e.V., Rostock	Dr. Hans-Herbert Eggersh
D1	Phoenix-Meteor L II	Salmson AD 9, 40 PS	Eugen Jansen, Düsseldorf	Werner Skarupke oder Erwin Aichele oder Gottfried Richter
D2	Focke-Wulf S 24	Siemens Sh 13	Deutsche Luftfahrt GmbH, Berlin	Robert Ritter von Greim
D3	Focke-Wulf S 24	Siemens Sh 13, 72 PS	Heinz Kissin, Berlin	Heinz Kissin
D4	Junkers A 50	A-S „Genet“, 80 PS	Junkers Flugzeugwerke AG, Dessau	Heinrich Arntzen
D5	Junkers A 50	A-S „Genet“, 80 PS	Junkers Flugzeugwerke AG, Dessau	Ernst van Vloten
D6	Junkers A 50	A-S „Genet“, 80 PS	Junkers Flugzeugwerke AG, Dessau	Waldemar Roeder
D7	Junkers A 50	Walter NZ, 60/75 PS	Junkers Flugzeugwerke AG, Dessau	Franz Kneer
<b>Aéro-Club de France</b>				
E1	Bourgois B	Michel AM 14, 80/100 PS	Bourgois Avions légers, Levallois-Perret/Seine	--
E2	Bourgois B	Michel AM 14, 80/100 PS	Bourgois Avions légers, Levallois-Perret/Seine	--
E3	Bourgois B	Michel AM 14, 80/100 PS	Bourgois Avions légers, Levallois-Perret/Seine	Ed. Deckert
E4	Albert TT 2	Michel, 60 PS	S.A. des Avions Albert, Drancy/Seine	Edouard Albert
E5	Albert TT 2	Michel, 60 PS	S.A. des Avions Albert, Drancy/Seine	--
E6	Caudron C 190	Renault, 85 PS	René Caudron, Issy-les-Moulineaux/Seine	--
E7	Caudron C 190	Salmson, 95 PS	René Caudron, Issy-les-Moulineaux/Seine	--
E8	Caudron	Salmson	Club Aéronautique Universitaire, Frankreich	--
E9	Muniz M 5	Hispano, 100 PS	Antonio Guedes Muniz, Paris	Antonio Muniz
F1	Guerchais-Henriot	--	Soc. Guerchais-Henriot, Saint Cloud/ Seine & Oise	--
F2	Potez 36	Salmson, 95 PS	Henry Potez, Méaulte/Somme	--
F3	Potez 36	Salmson, 95 PS	Henry Potez, Méaulte/Somme	--
F4	Potez 36	Renault, 70 PS	Henry Potez, Méaulte/Somme	--

Wettb.-Nr.	Flugzeugtyp	Triebwerk	gemeldet von	Pilot
F5	Potez 36	Renault, 70 PS	Henry Potez, Méaulte/Somme	--
F6	Potez 36	Salmson, 95 PS	Maurice Finat, Frankreich	Maurice Finat
F7	Potez 36	Salmson, 60 PS	Edmond Latham, Frankreich	Edmond Latham und Dick
F8	Cierva C 19 Autogiro	A-S „Genet“, 80 PS	Charles Terres Weymann, Paris	Henri oder Jean Massot
F9	Cierva C 19 Autogiro	A-S „Genet“, 80 PS	Juan de la Cierva, London	A.H. Rawson
H1	Abraham E.A.S. 01	Hispano, 100 PS	Edmond Abraham, Paris	Edmond Abraham
H2	St. Hubert G.1	Walter, 85 PS	Comte Alain de Lambilly, Belgien	Jaques Maus
H3	St. Hubert G.1	Walter, 85 PS	Joseph Vuylsteke, Ostende	Joseph Vuylsteke
H4	DH 60 „Moth“	DH „Gipsy“, 85/100 PS	John W. Edwards, USA	John W. Edwards
H5	DH 60 „Moth“	DH „Gipsy“, 85/100 PS	De Havilland Aircraft Co. Ltd., Flugplatz Stag Lane, Edgware	Hubert S. Broad
H6	DH 60 „Moth“	DH „Gipsy“, 85/100 PS	Winifred Evelyn Spooner, Wokingham	Winifred Evelyn Spooner
H7	DH 60 „Moth“	DH „Gipsy“, 85/100 PS	Lady Mary Bailey, Großbritannien + Kapstadt	Lady Mary Bailey
H8	Ikarus-Mikl L.1	Salmson AD 9, 40 PS	S.A. „Ikarus“, Novisad (Jugoslawien)	Wladimir Strijewski
H9	Bloudek XV	Cirrus Mk. II, 80 PS	Aero-Club von Jugoslawien, Ljubljana	Gabrijel Vodisek oder Janko Colnar
J1	Simmonds „Spartan“	Cirrus Hermes, 105/115 PS	Simmonds Aircraft Ltd., Woolston	Chris Staniland
<b>Reale Aero Club d'Italia</b>				
K1	Caproni Ca 100	--	Domenico Antonini, Italien	Domenico Antonini
K2	Caproni Ca 100	DH „Gipsy“, 85/100 PS	Soc. Italiana Aeronautica Caproni, Mailand-Taliedo	Mario de Bernardi
K3	Fiat AS. 1	Fiat, 80 PS	Francis Carlo Lombardi, Italien	Francesco Carlo Lombardi
K4	Fiat AS. 1	Fiat A 50, 85/95 PS	S.A. Aeronautica d'Italia, Turin	Renato Donati
K5	Fiat AS. 1	Fiat A 50, 85/95 PS	S.A. Aeronautica d'Italia, Turin	Giovanni B. Bottala
K6	Fiat AS. 1	Fiat A 50, 85/95 PS	S.A. Aeronautica d'Italia, Turin	--
K7	Cant 26	Isotta-Fraschini, 80 PS	Cantiere Navale Triestino, Monfalcone	Mario Stoppani
K8	Romeo Ro 5	Fiat, 80 PS	Carlo Benassati, Italien	Carlo Benassati
K9	?	?	?	?
M1	Romeo Ro 5	85 PS	Officine Ferroviare Meridionali, Neapel	--
M2	Romeo Ro 5	85 PS	Officine Ferroviare Meridionali, Neapel	--
M3	Romeo Ro 5	85 PS	Officine Ferroviare Meridionali, Neapel	--

Wettb.- Nr.	Flugzeugtyp	Triebwerk	gemeldet von	Pilot
M4	Breda 15	Isotta-Fraschini, 80 PS	Soc. Italiana Ernesto Breda, Mailand	--
M5	Breda 15	Isotta-Fraschini, 80 PS	Soc. Italiana Ernesto Breda, Mailand	--
M6	Breda 15	Isotta-Fraschini, 80 PS	Soc. Italiana Ernesto Breda, Mailand	--
<b>Aero-Club der Schweiz</b>				
S1	Klemm L 25 I	Salmson AD 9, 40 PS	Ernst von Mühlernen & Markus Burkhard, Bern/Zürich	--
S2	Klemm L 25 I	Salmson AD 9, 40 PS	Hans Wirth, Bern	Hans Wirth
<b>Aeroklub Republiky Ceskoslovenske</b>				
T1	Avia BH 11	Walter, 60/80 PS	S.A. Avia, Prag-Kbely	Karel Fritsch
T2	Avia BH 11	Walter, 60/80 PS	S.A. Avia, Prag-Kbely	Vačlav Vlček
T3	Avia BH 11	Walter, 60/80 PS	S.A. Avia, Prag-Kbely	František Klepš
T4	Aero A 34	Walter, 85 PS	Aero Továrna Letadel, Vysocany	Josef Novak und Gustav Benesch

**Tabelle 2: Technische Daten der deutschen Wettbewerbsflugzeuge**

Flugzeugmuster	Albatros L 82 B	Arado L I	Darmstadt D 18	BFW M 23 b	Focke-Wulf S 24	
Spannweite	9,00	10,00	7,20	11,80	8,90	m
Länge	7,76	6,00	6,14	6,50	6,25	m
Flügelfläche	20,0	14,5	12,1	14,4	19,5	m <sup>2</sup>
Rüstgewicht	380	270	320	325	360	kg
Fluggewicht	720	500	540	595	580	kg
Höchstgeschw.	140	140	195	162	150	km/h
Reisegeschw.				135		km/h
Landegeschw.	70		68	64	70	km/h
Steigzeit auf 1.000 m	12		5	5,5	8	min
Gipfelhöhe	3.500			4.800	3.500	m
Reichweite	720		700	800		km
Triebwerk	Siemens Sh 13 68/80 PS (50/59 kW)	Salmson AD 9 40 PS (29 kW)	A-S Genet II 65/75 PS (48/55 kW)	Siemens Sh 13 68/80 PS (50/59 kW)	Siemens Sh 13 68/80 PS (50/59 kW)	

Flugzeugmuster	Junkers A 50 be	Klemm L 25 I a	Klemm L 26 II	Raab-Katzenstein RK 25	
Spannweite	10,00	13,00	13,00	9,30	m
Länge	6,97	7,30	7,70	6,48	m
Flügelfläche	12,6	20,0	20,0	13,0	m <sup>2</sup>
Rüstgewicht	300	280 <sup>1)</sup>	380	350	kg
Fluggewicht	550	490 <sup>1)</sup>	620	700	kg
Höchstgeschw.	170	140	160	203	km/h
Reisegeschw.	140		140	185	km/h
Landegeschw.	75	50	55		km/h
Steigzeit auf 1.000 m	5,5	8	8	6	min
Gipfelhöhe	4.800	4.000	4.500	3.500	m
Reichweite	700	630 <sup>1)</sup>	800	2.400	km
Triebwerk	A-S Genet III 80/88 PS (49/65 kW)	Salmson AD 9 40 PS (29 kW)	Siemens Sh 13 68/80 PS (50/59 kW)	Cirrus Mk. II 75/80 PS (55/59 kW)	

<sup>1)</sup> Durch den Einbau zusätzlicher Tanks ließ sich die Reichweite auf max. 1.500 km steigern, das Rüstgewicht stieg dabei auf 300 kg und das Fluggewicht auf bis zu 620 kg.

**Tabelle 3: Teilnehmerliste Stand 3.8.1929 (2 Seiten)**

Wettb.-Nr.	Flugzeugtyp	Triebwerk	Zulassung	Pilot	Nationalität
<b>Aero-Club von Deutschland</b>					
A1	BFW M 23 b	A-S „Genet“, 80 PS	D-1668	Alex Thomas	Deutschland
A2	BFW M 23 b	Siemens Sh 13, 72 PS	D-1672	Erich Offermann	Deutschland
A3	BFW M 23 b	Siemens Sh 13, 68 PS	D-1674	Wolf Frhr. von Dungern	Deutschland
A4	BFW M 23 b	Siemens Sh 13, 68 PS	D-1673	Fritz Morzik	Deutschland
A5	BFW M 23 b	A-S „Genet“, 80 PS	D-1571	Theo Croneiss	Deutschland
A7	BFW M 23 b	Siemens Sh 13, 68/72 PS	D-1675	Hans Schüz	Deutschland
A8	BFW M 23 b	Siemens, Sh 14, 95/115 PS	D-1671	Bruno Loerzer	Deutschland
A9	BFW M 23 b	Cirrus Mk. III, 88/95 PS	D-1711	Alexander von Bismarck	Deutschland
B2	Ra-Ka RK 25	Cirrus Mk. II, 75 PS	D-1489	Friedrich Altemeier	Deutschland
B3	Ra-Ka RK 25	Cirrus Mk. III, 90 PS	D-1701	John E. Carberry	Deutschland
B5	Darmstadt D 18	A-S „Genet“, 65 PS	D-1561	Johannes Nehring	Deutschland
B7	Albatros L 82	DH „Gipsy“, 85 PS	D-1704	Dr. Günther Ziegler	Deutschland
B9	Albatros L 82 B	Siemens Sh 13, 68/82 PS	D-1706	Werner Junck	Deutschland
C1	Klemm L 25 I	Salmson AD 9, 40 PS	D-1663	Wolfram Hirth	Deutschland
C2	Klemm L 25 I	Salmson AD 9, 40 PS	D-1714	Robert Lusser	Deutschland
C3	Klemm L 26 I	Siemens Sh 13, 80 PS	D-1715	Leopold Hagenmeyer	Deutschland
C4	Klemm L 26	Cirrus Mk. II, 80 PS	D-1716	Franz Kirsch	Deutschland
C5	Klemm L 25 II a	BMW X, 65 PS	D-1700	Friedrich Wilhelm Siebel	Deutschland
C6	Klemm L 25 II a	BMW X, 65 PS	D-1713	Hermann Dahmann	Deutschland
C9	Arado L I	Salmson AD 9, 40 PS	D-1707	Dr. Hans-Herbert Eggersh	Deutschland
D3	Focke-Wulf S 24	Siemens Sh 13, 72 PS	D-1709	Heinz Kissin	Deutschland
D4	Junkers A 50	A-S „Genet“, 80 PS	D-1682	Franz Kneer	Deutschland
D5	Junkers A 50	A-S „Genet“, 80 PS	D-1683	Ernst van Vloten	Deutschland
D7	Junkers A 50	Walter NZ, 60/75 PS	D-1681	Johann Risztics	Deutschland
<b>Aéro-Club de France</b>					
E6	Caudron C 190	Renault 4 Pb, 85 PS	F-AJHG	Georges Barbot	Frankreich
E7	Caudron C 190	Salmson 7 Ac, 95 PS	F-AJHF	Raymond Delmotte	Frankreich
E8	Caudron	Anzani 6 A-3, 70 PS	F-AIUC	Charles Fauvel / Marcel Ducout	Frankreich
F1	Guerchais-Henriot T.5	Salmson 7 Ac, 95 PS	F-AJHD	Pierre Lemerre	Frankreich
F2	Potez 36	Renault 5 Pa, 80 PS	F-AJGQ	Jean Laulhé	Frankreich
F3	Potez 36	Renault 5 Pa, 80 PS	F-AJGR	Jaques Roques	Frankreich
F4	Potez 36	Salmson 7 Ac, 95 PS	F-AJGS	Camille Bayol	Frankreich
F5	Potez 36	Salmson 7 Ac, 95 PS	F-AJGT	Maurice Weiss	Frankreich
F6	Potez 36	Salmson 7 Ac, 95 PS	F-AJHE	Maurice Finat	Frankreich

Wettb.-Nr.	Flugzeugtyp	Triebwerk	Zulassung	Pilot	Nationalität
H2	St. Hubert G.1	Walter „Vega“, 85/90 PS	OO-ABI	Jaques Maus	Belgien
H3	St. Hubert G.1	Walter „Vega“, 85/90 PS	OO-AKH	Joseph Vuylsteke	Belgien
H5	DH 60 „Moth“	DH „Gipsy“, 85/100 PS	G-AAHS	Hubert S. Broad	Großbritannien
H6	DH 60 „Moth“	DH „Gipsy“, 85/100 PS	G-AAAL	Winifred Evelyn Spooner	Großbritannien
H8	Ikarus-Mikl L.1	Salmson AD 9, 40 PS	UN-KPS	E. Furko	Jugoslawien
<b>Reale Aero Club d'Italia</b>					
K3	Fiat AS. 1	Fiat A 50, 85/90 PS	I-AANH	Francesco Carlo Lombardi	Italien
K4	Fiat AS. 1	Fiat A 50, 85/90 PS	I-AAOB	Renato Donati	Italien
K5	Fiat AS. 1	Fiat A 50, 85/90 PS	I-AAOC	Vittorio Suster	Italien
K6	Fiat AS. 1	Fiat A 50, 85/90 PS	I-AAOD	Giovanni Baptista Bottala	Italien
K7	Cant 26	Isotta-Fraschini Asso T, 80 PS	I-AAPO	Mario Stoppani	Italien
K8	Romeo Ro 5	Fiat A 50, 85/90 PS	I-FARO	Carlo Benassati	Italien
M1	Romeo Ro 5	Fiat A 50, 85/90 PS	I-FEBO	Umberto Gelmetti	Italien
M2	Romeo Ro 5	Fiat A 50, 85/90 PS	I-FACE	Gustavo Castaldo	Italien
M3	Romeo Ro 5	Fiat A 50, 85/90 PS	I-FOFO	Federico Guazzetti	Italien
M4	Breda 15	Cirrus Mk. II, 75/80 PS	I-AAAQ	Arturo Ferrarin	Italien
M5	Breda 15	Cirrus Mk. II, 75/80 PS	I-AAAP	Franco Mazzotti	Italien
M6	Breda 15	Cirrus Mk. II, 75/80 PS	I-AAAQ	Liberati	Italien
<b>Aero-Club der Schweiz</b>					
S1	Klemm L 25 I	Salmson AD 9, 40 PS	CH 227	Markus Burkhard	Schweiz
S2	Klemm L 25 I	Salmson AD 9, 40 PS	CH 250	Hans Wirth	Schweiz
<b>Aeroklub Republiky Ceskoslovenske</b>					
T1	Avia BH 11	Walter „Vega“, 85/90 PS	L-BABG	František Klepš	Tschechoslowakei
T2	Avia BH 11	Walter „Vega“, 85/90 PS	L-BABH	Vačlav Vlček	Tschechoslowakei
T4	Aero A 34	Walter „Vega“, 85/90 PS	L-BASO	Josef Novak	Tschechoslowakei

Tabelle 4: Ergebnis Technische Prüfung (2 Seiten)

Start-Nr.	Pilot	Flugzeug	Motor	Benzinverbrauch auf der Meßstrecke (kg)	Punktwertung *)							Punktzahl gesamt	
					1	2	3	4	5	6	7		
A1	Thomas	BFW M 23b	80/88 PS Genet	36,558	4,00	0,75	1,00	1,25	1,25	3,25	3,00	11,75	25,00
A2	Offermann	BFW M 23b	68/80 PS Siemens	35,272	4,25	1,25	1,00	1,25	1,25	3,25	2,25	0,75	14,00
A3	v. Dungern	BFW M 23b	68/80 PS Siemens	31,065	4,00	1,25	1,00	1,25	1,25	3,25	4,00	5,50	20,25
A4	Morzik	BFW M 23b	68/80 PS Siemens	30,444	4,00	0,75	1,00	1,25	1,25	3,25	3,00	6,25	19,50
A5	Croneiss	BFW M 23b	80/88 PS Genet	34,061	4,00	0,50	1,00	1,25	1,25	3,25	3,00	2,25	15,25
B2	Altemeier	Raka RK 25	75/80 PS Cirrus II	47,942	4,00	0,75	0,00	1,25	1,25	3,00	0,00	3,00	12,00
B3	Carberry	Raka RK 25	110 PS Cirrus-Hermes	47,196	4,00	0,00	0,00	1,25	1,25	3,00	0,00	3,75	12,00
B5	Nehring	Darmstadt D 18	65/75 PS Genet II	27,950	4,25	1,25	1,00	1,50	1,50	3,00	3,00	18,50	32,50
B7	Dr. Ziegler	Albatros L 82	85/100 PS DH Gipsy	42,275	3,75	1,25	1,00	1,00	1,00	3,00	4,00	7,50	21,50
B9	Junck	Albatros L 82 B	68/80 PS Siemens	37,242	3,75	1,25	1,00	1,00	1,00	3,00	4,00	11,25	25,25
C1	Hirth	Klemm L 25 Ia	40 PS Salmson	23,979	4,25	3,00	1,00	1,25	1,25	2,75	4,00	13,25	29,50
C2	Lusser	Klemm L 25 Ia	40 PS Salmson	22,922	4,00	3,00	1,00	1,25	1,25	2,75	4,00	14,50	30,50
C3	Hagenmeyer	Klemm L 26 II	68/80 PS Siemens	41,028	4,25	0,75	1,00	1,25	1,25	2,75	4,00	4,25	18,25
C4	Kirsch	Klemm L 26 III	85/95 PS Cirrus III	35,627	4,25	1,25	1,00	1,50	1,50	3,00	4,00	12,75	37,75
C5	Siebel	Klemm L 25 Ia	40 PS Salmson	23,509	4,00	3,00	1,00	1,25	1,25	2,75	4,00	14,00	30,00
C6	Poß	Klemm L 25 Ia	40 PS Salmson	23,208	4,00	3,00	1,00	1,25	1,25	2,75	4,00	14,25	30,25
D4	Kneer	Junkers A 50 be	80/88 PS Genet	30,861	5,50	1,25	1,00	1,50	1,50	3,75	0,25	16,25	29,50
D5	Roeder	Junkers A 50 be	80/88 PS Genet	29,883	5,50	1,25	1,00	1,50	1,50	3,75	0,25	17,00	30,26
D7	Risztics	Junkers A 50 ba	85/90 PS Walter	29,826	5,50	0,75	1,00	1,50	1,50	3,75	0,25	17,00	29,75
E6	Barbot	Caudron C 193	85 PS Renault	39,689	4,50	0,00	0,00	1,25	1,25	2,75	0,00	9,50	18,00
E7	Delmotte	Caudron C 192	95 PS Salmson	44,070	4,50	1,25	0,00	1,25	1,25	2,75	0,00	3,00	12,75
E8	Fauvel	Caudron C 113	70 PS Anzani	36,758	2,75	0,00	1,00	0,75	0,75	3,50	0,00	11,75	19,75
F1	Lemerre	Guerchais-Henriot	95 PS Salmson	50,399	5,25	3,00	1,00	1,00	1,00	3,50	0,00	1,25	15,00
F4	Bayol	Potez 36	95 PS Salmson	45,720	5,75	2,50	0,25	1,00	1,00	3,25	3,00	4,75	20,50
F5	Weiss	Potez 36	95 PS Salmson	42,902	5,75	3,00	1,25	1,00	1,00	3,25	2,50	7,00	23,75
F6	Finat	Potez 36	95 PS Salmson	48,497	5,75	3,00	0,25	1,00	1,00	3,25	2,50	2,75	18,50
H2	Maus	Orta St. Hubert G.1	85/90 PS Walter	40,969	4,00	0,875	0,00	1,25	1,25	3,50	0,00	8,50	18,125
H3	Vuyksteke	Orta St. Hubert G.1	85/90 PS Walter	44,644	4,00	1,25	0,00	1,25	1,25	3,50	0,00	5,75	15,75
H5	Broad	DH 60 G „Moth“	85/100 PS DH Gipsy	38,307	5,25	1,25	1,25	1,00	1,00	2,00	5,00	10,50	26,25
H6	Spooner	DH 60 G „Moth“	85/100 PS DH Gipsy	44,741	4,75	1,25	1,25	1,25	1,25	3,25	5,00	5,75	22,50

Tabelle 4: Ergebnis Technische Prüfung (Seite 2)

Start-Nr.	Pilot	Flugzeug	Motor	Benzinverbrauch auf der Meßstrecke (kg)	Punktwertung *)							Punktzahl gesamt	
					1	2	3	4	5	6	7		
K3	Lombardi	Fiat AS 1	85/90 PS Fiat	49,303	4,75	1,25	1,75	1,25	1,25	3,50	4,00	2,00	18,50
K4	Donati	Fiat AS 1	85/90 PS Fiat	50,085	4,75	1,25	1,75	1,25	1,25	3,50	4,00	1,50	18,00
K5	Suster	Fiat AS 1	85/90 PS Fiat	50,675	4,75	1,25	1,75	1,25	1,25	3,50	4,00	1,00	17,50
K6	Bottala	Fiat AS 1	85/90 PS Fiat	49,965	4,75	1,25	1,75	1,25	1,25	3,50	4,00	1,50	18,00
K7	Stoppani	Cant 26 a	80 PS Isotta-Fr. „Asso“	35,720	4,75	3,00	1,25	1,25	1,25	3,00	1,50	12,50	27,25
K8	Benassati	Romeo Ro 5	85/90 PS Fiat	44,793	5,00	1,25	1,50	1,00	1,00	3,75	4,75	2,75	20,00
M1	Gelmetti	Romeo Ro 5	85/90 PS Fiat	50,854	5,00	1,25	1,50	1,00	1,00	3,75	4,75	0,75	18,00
M2	Castaldo	Romeo Ro 5	85/90 PS Fiat	41,742	5,00	1,25	1,50	1,00	1,00	3,75	4,75	8,00	25,25
M3	Guazzetti	Romeo Ro 5	85/90 PS Fiat	37,748	5,00	1,25	1,50	1,00	1,00	3,75	4,75	11,00	28,25
M4	Ferrarin	Breda 15	75/80 PS Cirrus II	40,050	5,50	1,25	1,25	1,50	1,50	3,75	1,75	9,00	24,00
M5	Mazzotti	Breda 15	75/80 PS Cirrus II	37,686	5,50	1,25	1,25	1,50	1,50	3,75	1,75	11,00	26,00
M6	Liberati	Breda 15	75/80 PS Cirrus II	39,854	5,50	1,25	1,25	1,50	1,50	3,75	1,75	9,25	24,25
S1	Burkhard	Klemm L 25 I	40 PS Salmson	28,135	4,00	3,00	1,00	1,25	1,25	2,75	4,00	8,75	24,75
S2	Wirth	Klemm L 25 I	40 PS Salmson	20,176	4,00	2,00	1,00	1,25	1,25	2,75	4,00	17,50	32,50
T1	Klepš	Avia BH 11 B	85/90 PS Walter	30,701	4,25	3,00	1,00	1,50	1,50	3,25	3,00	16,50	32,50
T2	Vlček	Avia BH 11 B	85/90 PS Walter	32,142	4,25	0,75	1,00	1,50	1,50	3,25	3,00	15,25	29,00
T4	Novak	Aero A 34	85/90 PS Walter	40,687	4,00	3,00	1,00	1,25	1,25	3,50	4,75	8,75	26,25

\*)

- 1 Ausrüstung und Einrichtung: maximal 8 Punkte
- 2 Anlaufvorrichtung: maximal 3 Punkte
- 3 Doppelsteuerung: maximal 2 Punkte
- 4 Mitnahmemöglichkeit von Fallschirmen: maximal 2 Punkte
- 5 Brandsicherung: maximal 6 Punkte
- 6 Auf- und Abrüsten: maximal 5 Punkte
- 7 Brennstoffverbrauch: maximal 20 Punkte

Das Ab- und Aufrüsten wurde von den Startnummern B2, B3, C9, D4, D5, D7, E6, E7, E8, F1, H2, H3 und H 8 nicht ausgeführt.  
 Das Durchfahren eines Tores mit gefalteten Tragflächen wurde von den Startnummern B2, B3, C9, D4, D5, D7, E6, E7, E8, F1, F2, F3, F4, F5 und F6 nicht erledigt.

Die Prüfung der Anlaufvorrichtung des Motors wurde von den Startnummern B3, E6, E8 und H8 nicht ausgeführt.

Tabelle 5: Endergebnis (2 Seiten)

Platz	Start-Nr.	Flugzeug	Motor	Pilot	Punkte für				Punktzahl gesamt
					Geschwindigkeit	Regelmäßigkeit	Nichtauswechseln von Teilen	Technische Prüfung	
1.	A4	BFW M 23 b	Siemens	Morzik	70	35	14	19,50	138,50
2.	H5	DH 60 G „Moth“	Gipsy	Broad	60	35	14	26,25	135,25
3.	B3	Raab-Katzenst. RK 25	Cirrus	Carberry	70	35	14	12,00	131,00
4.	C2	Klemm L 25 Ia	Salmson	Lusser	48,75	35	14	30,50	128,25
5.	M3	Romeo Ro 5	Fiat	Guazzetti	50	35	14	28,25	127,25
6.	A3	BFW M 23 b	Siemens	v. Dungern	57,50	35	14	20,25	126,75
7.	T1	Avia BH 11 B	Walter	Klepš	45	35	14	32,50	126,50
8.	M2	Romeo Ro 5	Fiat	Castaldo	50	35	14	25,25	124,25
9.	M1	Romeo Ro 5	Fiat	Gelmetti	55	35	14	18,00	122,00
10.	H6	DH 60 G „Moth“	Gipsy	Spooner	50	35	14	22,50	121,50
11.	D5	Junkers A 50 be	Genet	Roeder	41,25	35	14	30,25	120,50
12.	K8	Romeo Ro 5	Fiat	Benassati	48,75	35	14	20,00	117,75
13.	K3	Fiat AS 1	Fiat	Lombardi	50	35	14	18,50	117,50
14.	K6	Fiat AS 1	Fiat	Bottala	50	35	14	18,00	117,00
15.	C6	Klemm L 25 Ia	Salmson	Poss	35	35	14	30,25	114,25
16.	S2	Klemm L25 I	Salmson	Wirth	32,75	35	14	32,50	114,25
17.	D4	Junkers A 50 be	Genet	Kneer	32,75	35	14	29,50	111,25
18.	A2	BFW M 23 b	Siemens	Offermann	40	35	14	20,25	109,25
19.	C4	Klemm L 26 III	Cirrus	Kirsch	28,75	35	14	27,75	105,50
20.	C5	Klemm L 25 Ia	Salmson	Siebel	24,75	35	14	30,25	104,00

Tabelle 5: Endergebnis (Seite 2)

Platz	Start-Nr.	Flugzeug	Motor	Pilot	Punkte für				Punktzahl gesamt
					Geschwindigkeit	Regelmäßigkeit	Nichtaustauscheln von Teilen	Technische Prüfung	
21.	M5	Breda 15	Cirrus	Mazzotti	27,75	35	14	26,00	102,75
22.	F5	Potez 36	Salmson	Weiss	25,75	35	14	25,75	98,50
23.	K4	Fiat AS 1	Fiat	Donati	28,75	35	14	18,00	95,75
24.	S1	Klemm L 25 I	Salmson	Burkhard	20,75	35	14	24,75	94,50
25.	F1	Guerchais-Henriot T.5	Salmson	Lemerre	28,75	35	14	15,00	93,75
26.	B9	Albatros L 82 B	Siemens	Junck	15,75	35	14	25,25	90,00
27.	E7	Caudron C 192	Salmson	Delmotte	23,75	35	14	12,75	85,50
28.	A5	BFW M 23 b	Genet	Croneiss	15,25	35	13	21,75	85,00
29.	F6	Potez 36	Salmson	Finat	15,75	35	14	18,75.	83,50
30.	M6	Breda 15	Cirrus	Liberati	3,50	35	14	24,75	76,75
31.	H2	Orta St. Hubert G.1	Walter	Maus	10,50	30	14	18,125	72,625
32.	K5	unbewertet							

## Danksagung

Besonderer Dank gebührt meinem Freund Harm Hazewinkel, dem niederländischen Luftfahrthistoriker, für seine wertvolle Mithilfe und die bereitwillige Zurverfügungstellung von Unterlagen. Ebenso danke ich auch meinen ADL-Kollegen Karl Kössler, Dr. Volker Koos und Günther Ott für ihre Unterstützung mit Bildmaterial

## Quellen

### Zeitschriften

Flugsport 1929, Nr. 7, 10, 11, 12, 17, 18 und 23.

Luftwacht 1929, Nr. 6 und 9.

Luftschau 1929, Nr. 2, 3 und 4.

Flight 1929, No. 1075, 1076, 1077 und 1078.

L'Aérophile 1929, Heft 1.-15. Juni, S. 190 f.

Flight 1929, No. 1075 – 1078, International light plane tour of Europe, p. 820, 843 ff, 877, 901 f.

Air Britain Digest July/August 1986, Artikel Harm J. Hazewinkel: The Potez Tourers.

L'Aviation 2010, Artikel Harm J. Hazewinkel: Le Circuit européen des avions de tourisme 1929-1934, S. 28-37 + S. 46-55.

### Schriftstücke und andere nicht gedruckte Belege

Bulletin de la Fédération Aéronautique Internationale (Paris), Nr. 37 aus März 1929, Nr. 38 aus Juni 1929, Nr. 39 aus September 1929 und Nr. 40 aus Januar 1930.

Fédération Aéronautique Internationale, Ausschreibung für den Wanderpreis des Internationalen Rundfluges, Wettbewerb 1929 (Deutsche Übersetzung des Aero-Clubs von Deutschland).

Der Reichsverkehrsminister, Schreiben Nr. L4. 4264/29 vom 9.7.1929 an das Auswärtige Amt, mit einer Liste der deutschen Bewerber im Internationalen Rundflug 1929 als Anhang.

Aero-Club von Deutschland, Nennungen zum Internationalen Rundflug 1929, veröffentlicht im Juni 1929.

Aero-Club von Deutschland, Schreiben an das Auswärtige Amt vom 30.7.1929, mit der berichtigten deutschen Bewerberliste als Anhang.

Junkers Flugzeugwerk AG, Situationsberichte Nr. 1 – 5 betreffend Europa-Rundflug, alle datiert aus August 1929.

### Hinweis:

Die technischen Daten in der Tabelle 2 des Anhangs basieren auf damaligen Werksveröffentlichungen, auf den Angaben im Taschenbuch der Luftflotten von Werner v. Langsdorff, Ausgaben 1929 – 1931, im Jahrbuch Fortschritte der Luftfahrt, Ausgabe 1929/30 und im Jahrbuch der Luftfahrt 1931/32 Abt. Sport-Luftfahrt, beide von Werner v. Langsdorff, sowie auf Informationen aus den Fachzeitschriften Flugsport, Luftwacht, Luftfahrt, Luftweg, Nachrichten für Luftfahrer und Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt.

## Illustrationen

Soweit nicht eine andere Quelle vermerkt ist, entstammen die Bilder der Sammlung Frost/ADL. Die Übersichtszeichnungen unterliegen den Urheberrechten des Autors.

## Verwendete Abkürzungen

AeCD	Aero-Club von Deutschland e.V., Berlin
AFI	AB Flygindustri, Limhamn (Schweden)
DAL	Deutsche Aero-Lloyd AG, Berlin
DLR	Deutsche Luft-Reederei GmbH, Berlin
DLV	bis 1933: Deutscher Luftfahrt-Verband e.V., Berlin, ab 1933: Deutscher Luftsport-Verband e.V., Berlin
DVL	Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V., Berlin-Adlershof
DVS	Deutsche Verkehrsflieger-Schule GmbH, Staaken b. Berlin
FAI	Fédération Aéronautique Internationale, Paris (Internationale Luftfahrt-Organisation)
RRG	Rhön-Rossitten-Gesellschaft e.V., Frankfurt/Main
RVM	Reichsverkehrsministerium, Berlin
WGL	Wissenschaftliche Gesellschaft für Luftfahrt e.V., Berlin