

Zum „Challenge International 1930“ gehörte eine umfangreiche technische Prüfung der Wettbewerbsflugzeuge, darunter auch eine Prüfung der Start- und Landeeigenschaften. Dabei kam es darauf an, so knapp wie möglich über die Hindernisschnur hinweg zu starten bzw. zu landen. Gemessen wurde die Länge des Startanlaufs und des Landeauslaufs. Im Bild die Albatros L 101 (Startnummer B5) unter Wolfgang Stein auf dem Parcours.

Vor 90 Jahren: INTERNATIONALER RUNDFLUG 1930

von Günter Frost (ADL)

02.2021 überarbeitete und erweiterte Fassung der
Erstveröffentlichung in LUFTFAHRT International Nr. 12/1979 bis 01/1980

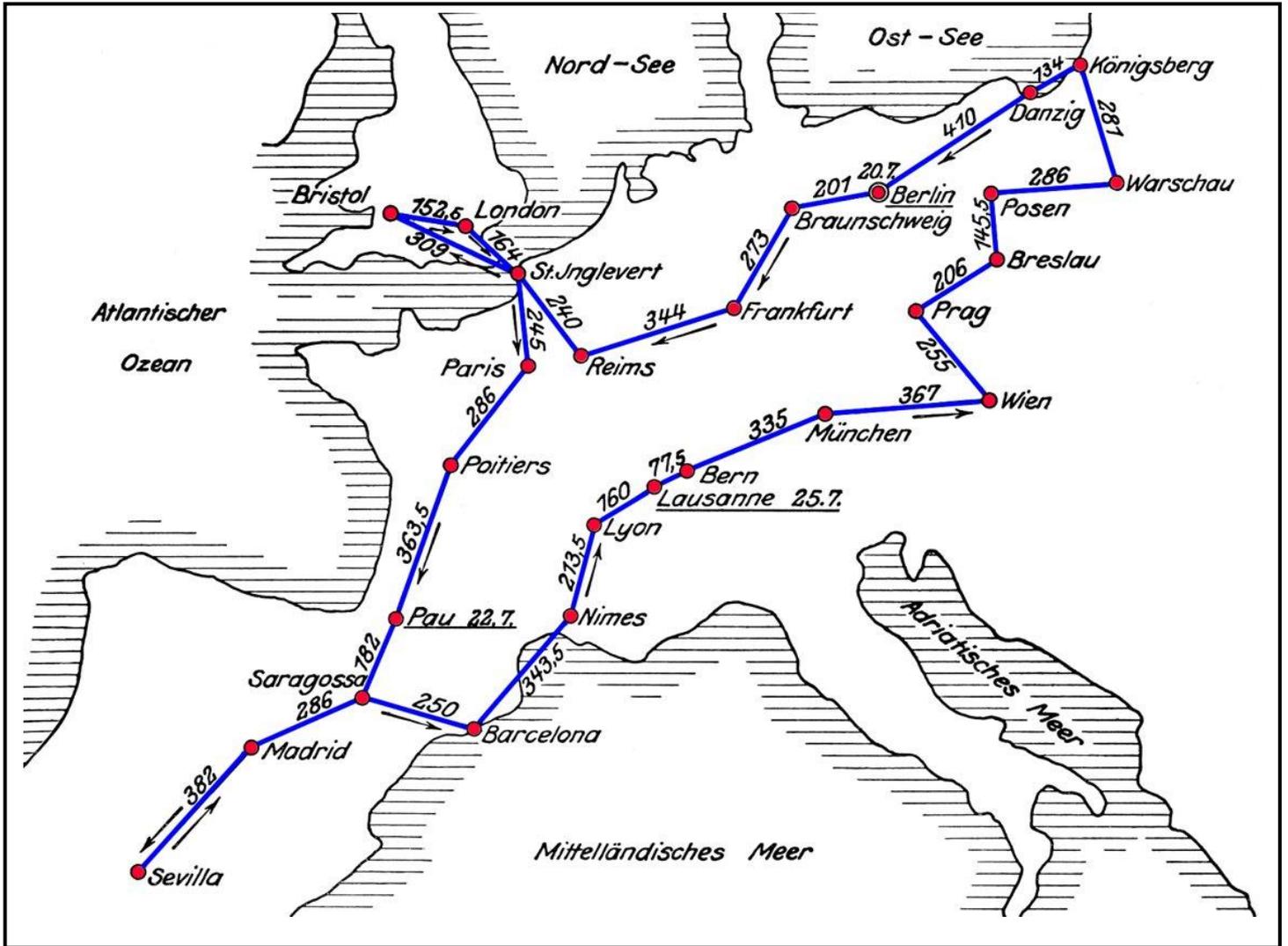
Im August 1929 fand der erste „Challenge International d’Avions de Tourisme“ statt, im deutschen Sprachraum kurz „Europarundflug“ oder „Internationaler Rundflug“ genannt. Veranstaltet wurde die wohl bedeutendste Sportflug-Konkurrenz zwischen den beiden Weltkriegen von mehreren europäischen Aero-Clubs. Ihr Ziel war es, die Entwicklung gebrauchsfähiger Touren- und Reiseflugzeuge für den privaten Bedarf anzuregen und zu fördern.

Ein ausführlicher Bericht über diesen Wettbewerb findet sich im ADL-Internetportal unter dem Titel „Vor über 90 Jahren: INTERNATIONALER RUNDFLUG 1929“.

Vom 18. Juli bis zum 7. August 1930 wurde der „Challenge International d’Avions de Tourisme“ zum zweiten Mal ausgetragen. Der vorliegende Bericht zeichnet die Ereignisse des Sommers 1930 nach. Um ihn nicht zu umfangreich werden zu lassen, wird in erster Linie auf die über den Aero-Club von Deutschland gemeldeten Teilnehmer eingegangen.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Die Organisation.....	4
Die Nennungen	5
Die Flugzeuge und ihre Triebwerke	7
Die Piloten	15
Beginn des Wettbewerbs.....	19
Überführung von Staaken nach Berlin-Tempelhof zum Start.....	22
Streckenflug 1. Tag.....	25
Streckenflug 2. Tag.....	27
Streckenflug 3. Tag.....	30
Streckenflug 4. Tag.....	33
Streckenflug 5. Tag.....	35
Streckenflug 6. Tag.....	36
Streckenflug 7. Tag.....	38
Streckenflug 8. Tag.....	41
Streckenflug 9. bis 14. Tag.....	44
Der Technische Wettbewerb.....	48
Prüfung der praktischen Eigenschaften	48
Brennstoffverbrauchs-Prüfung.....	53
Prüfung der Start- und Landeleistung.....	53
Das Endergebnis	56
Fazit.....	59
A N H A N G.....	60
Tabelle 1: Gemeldete Teilnehmer per 15. Mai 1930 (2 Seiten).....	61
Tabelle 2: Technische Daten der deutschen Wettbewerbsflugzeuge (2 Seiten)	65
Tabelle 3: Teilnehmerliste Stand 19.07.1930 (2 Seiten).....	67
Tabelle 4: Ergebnisse des Streckenflugs.....	69
Tabelle 5: Ergebnis Technische Prüfung (2 Seiten)	70
Tabelle 6: Endergebnis (2 Seiten).....	72
Danksagung.....	73
Quellen.....	74
Illustrationen.....	75
Verwendete Abkürzungen	75



Der Streckenverlauf des „Challenge International d'Avions de Tourisme“ (Europarundflug) 1930 umfaßte insgesamt 7.560 km und sah 28 Zwischenlandungen vor, Start- und Zielort war Berlin.



Alle teilnehmenden Flugzeuge trugen seitlich am Rumpf Startnummern nach diesem Muster.

Die Organisation

Mit dem Sieg von Fritz Morzik beim »Challenge International 1929« war dem Aero-Club von Deutschland die Aufgabe zugefallen, im Folgejahr den zweiten Europarundflug zu organisieren.

England und Spanien traten neu in die Internationale Sportkommission ein, während Rumänien sich verabschiedete. Außerdem sagte der italienische Aero-Club seine Mitwirkung ab, weil 1929 ein Protest, den Italien wegen des Überflugs von Sperrgebieten durch einige Teilnehmer erhoben hatte, von der Sportkommission abgelehnt worden war.

Somit beteiligten sich 1930 sieben Staaten an der Organisation des Wettbewerbs, nämlich Deutschland, England, Frankreich, Polen, Schweiz, Spanien und Tschechoslowakei. Die Rahmenausschreibung war satzungsgemäß die gleiche wie für den ersten Europarundflug. Die Sonderausschreibung, welche die Einzelheiten regelte, hatte der Aero-Club von Deutschland neu ausgearbeitet und dem Stand der Technik angepaßt. Sie enthielt folgende wesentlichen Änderungen gegenüber 1929:

- zuerst der Streckenflug, dann die technische Prüfung (1929 war es umgekehrt),
- Einbeziehung von England und Spanien in den Streckenflug sowie Umgehung Italiens, Gesamtlänge 7.560 km (1929 waren es „nur“ 6.042 km gewesen),
- etwas niedrigere Bewertung der beim Streckenflug erreichten Durchschnittsgeschwindigkeit,
- 15 % Toleranz bei der Festlegung der Leergewichte (1929 waren es nur 10% gewesen); die Obergrenzen lagen damit für Flugzeuge der 1. Kategorie bei 460 kg und für Maschinen der 2. Kategorie bei 322 kg,
- höchsterreichbare Punktzahl: 500 (1929 maximal 165 Punkte).

Wie im Vorjahr waren insgesamt 20 Geldpreise ausgesetzt, abgesehen von verschiedenen Ehren- und Sonderpreisen. Die Preisgelder der Plätze 1 bis 3 blieben unverändert, für die folgenden Ränge hatten sich die Summen im Vergleich zu 1929 erhöht: der 4. Platz war jetzt mit 15.000 Francs (ca. 2.450 RM) dotiert, die Plätze 5 bis 20 erbrachten je 10.000 Francs (ca. 1.650 RM). Die gesamte Preissumme betrug damit 350.000 Francs.



Anlässlich des Internationalen Rundflugs 1930 gab der AeCD diese Bronzemedaille heraus.

Die Nennungen

Beim Nennungsschluß am 15. April 1930 lagen bereits 75 Bewerbungen vor, und bis zum Ende der Nachnennungsfrist (15. Mai 1930) hatte sich die Zahl auf 98 Maschinen erhöht. Eine Aufteilung nach Ländern ergab folgendes Bild:

Deutschland	47	Bewerber
Frankreich	16	"
Polen	14	"
Spanien	9	"
Großbritannien	8	"
Schweiz	4	"

Der guten Ordnung halber sei angemerkt, daß sich bei den von Deutschland gemeldeten Bewerbern drei Österreicher und ein Ägypter befanden, bei den englischen Nennungen ein Kanadier und unter den vom französischen Aero-Club gemeldeten Teilnehmern ein Belgier sowie ein Jugoslawe. Deutschland stellte, wie schon 1929, das stärkste Kontingent und hatte damit theoretisch die besten Siegeschancen. Wie weit Theorie und Praxis übereinstimmten, würde der Wettbewerbsverlauf zeigen.

Damit der Bericht nicht zu umfangreich wird, soll in erster Linie auf die vom Aero-Club von Deutschland gemeldeten Teilnehmer und ihre Maschinen eingegangen werden. Im deutschen Feld befanden sich durchweg Flugzeuge moderner Konstruktion aus den Jahren 1928 bis 1930. Den absoluten Spitzenplatz unter den verschiedenen Bauformen nahm, wie schon beim Europarundflug 1929, der Tiefdecker ein – allein 31 Maschinen dieser Bauart waren gemeldet worden. Der Doppeldecker war mit zehn Exemplaren vertreten, in Hoch- bzw. Schulterdecker-Auslegung wurden hingegen nur sechs Maschinen nominiert.

Vergleicht man dieses Bild mit dem Vorjahreswettbewerb, so hatten sich 1930 kaum zahlenmäßige Verschiebungen zwischen den einzelnen Bauarten ergeben. Erwartungsgemäß setzten die meisten Bewerber auf den freitragenden Tiefdecker – nach dem Sieg der BFW M 23 b beim Rundflug 1929 kein Wunder! Als Gründe für die Wahl der Doppeldecker-Bauart wurden bessere Landeeigenschaften, geringere Landegeschwindigkeit (wichtig bei Außenlandungen!), höhere Steiggeschwindigkeit und größere Kunstflugtauglichkeit genannt. Dagegen bot der Hoch- bzw. Schulterdecker die besten Sichtverhältnisse für die Besatzung – sowohl bei Start und Landung als auch im Flug – und entsprach in seinen sonstigen Gebrauchseigenschaften weitgehend dem Tiefdecker. Die Ausschreibungsbedingungen des »Challenge International« hatten also keine Entwicklung hin zu einem Einheitstyp ausgelöst, wie von manchen Fachleuten befürchtet worden war.

Weitere Einzelheiten zu den gemeldeten Flugzeugen sind der Tabelle 1 zu entnehmen. Die dort wiedergegebene Meldeliste zeigt den Stand bei Nachnennungsschluß 15. Mai 1930. Allerdings wurden von den 98 Meldungen längst nicht alle in die Tat umgesetzt, bei manchen Bewerbern stand schon einige Zeit vor Beginn des Wettbewerbs fest, daß sie nicht an den Start gehen würden. Im deutschen Feld handelte es sich dabei um insgesamt 7 Teilnehmer, nämlich:

Startnummern A4 und D9

Die beiden Raab-Katzenstein RK 29 „Deutsche Motte“ (Nachbauten der britischen De Havilland „Moth“ auf Basis eines Lizenzvertrages mit De Havilland) wurden nicht mehr fertig, weil die Rheinische Luftfahrt-Industrie GmbH in Krefeld (als Geschäftsnachfolgerin der Raab-Katzenstein Flugzeugwerke, Kassel) wegen Insolvenz ihr Werk stilllegen und alle Geschäfte einstellen mußte. Die Zulassungsnummern D-1898 und D-1899 waren zwar vorgesehen, eine amtliche Eintragung erfolgte aber nicht mehr.



Wünschen Sie

eine Spezial-Europaflug-Maschine, die sämtliche Bedingungen der Ausschreibung erfüllt? Dann wenden Sie sich an uns! Wir liefern für den Europaflug die

„R.K.29 deutsche Motte“.

Rheinische Luftfahrt-Industrie G.m.b.H.
vormals Raab-Katzenstein, Krefeld, Flugplatz Bockum,
Telefon Nr. 28757/58.

(oben): Annonce im Flugsport Nr. 8/1930, erschienen am 16. April 1930.

(links): RK 29 „Deutsche Motte“ in fast fertigem Zustand. Die vorgesehene Zulassung D-1898 und die zugewiesene Startnummer A4 zum Europarundflug 1930 sind schon aufgemalt.

Startnummern A6 und A7

Der Phoenix Flugzeugbau in Düsseldorf hatte bereits im Sommer 1929 seine Pforten geschlossen, so daß für diese beiden gemeldeten Maschinen nur L 2 c der Österreichischen Phoenix-Flugzeugwerft (Wiener Neustadt) in Frage kommen. Welche Kontakte die Österreicher zum Leichtflugzeugclub München und zu Dr. Werner von Langsdorff besaßen, ist nicht überliefert. Ebensovienig ist gesichert, welche Flugzeuge definitiv ins Auge gefaßt waren und warum sie nicht am Start in Berlin erschienen. Es gibt nur Vermutungen. So ist zum Beispiel bekannt, daß die unten gezeigte A-77 im Sommer 1930 bei Donawitz (Steiermark) einen Flugunfall erlitt. Vielleicht war dies der Grund, warum diese Maschine nicht teilnahm.



Bei dieser Phoenix-Meteor L 2 c mit der österreichischen Zulassung A-77 handelte es sich vermutlich um dasjenige Flugzeug, welches unter der Startnummer A6 in der Nennungsliste für den Europarundflug auftaucht. (Die noch gemeldete A7 war mit dem Siebenzylinder-Sternmotor Siemens Sh 14 ausgerüstet).

Außerdem liefert das Foto links ein weiteres, recht eindeutiges Indiz: Auf der Motorhaube der A-77 sitzt Flugzeugführerin Christelmariele Schultes, die als Pilotin für die A6 angemeldet war. Das erhärtet die Annahme, daß diese Maschine am Europaflug 1930 teilnehmen sollte.

(Beide Fotos: Slg. Koos/ADL)

Startnummer D3

Eine Albatros L 101 A mit Cirrus-Hermes-Motor kam in der deutschen Luftfahrzeugrolle nicht vor. Vermutlich handelte es sich nur um eine geplante Version oder um ein Versuchsmuster, das nicht weiterverfolgt wurde. Zwischen dem Albatros L 101-Prototyp D-1895 (Startnummer B5) und den nächsten drei L 101, die im März 1931 als D-2001, D-2002 und D-2014 zugelassen wurden, gab es jedenfalls keine weitere Maschine dieses Typs.

Startnummer E4

Der Huth-Tiefdecker „Optimist“ hatte zwar noch die vorläufige Zulassung D-1870 erhalten, trat aber nicht in Staaken an. Über das Schicksal dieser Maschine ist bisher nichts bekanntgeworden.

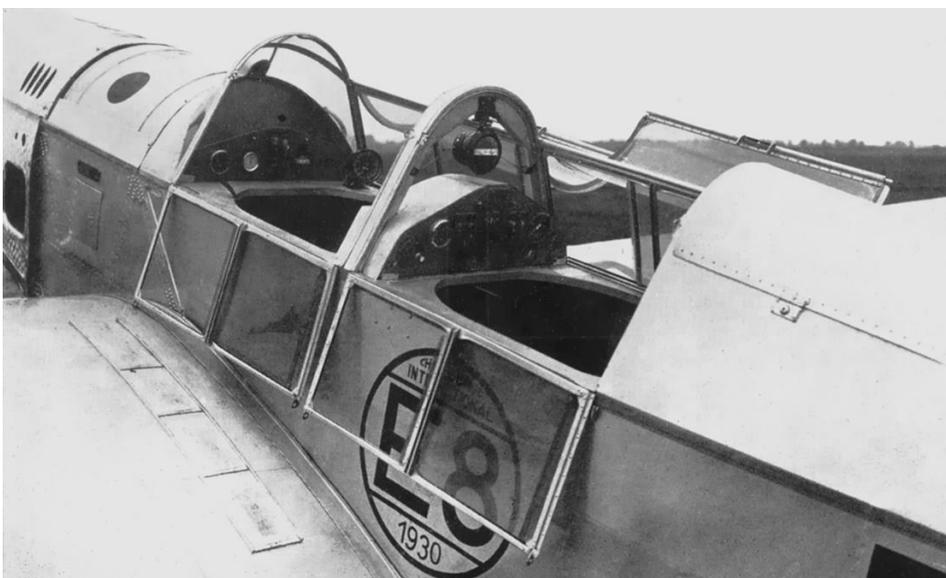
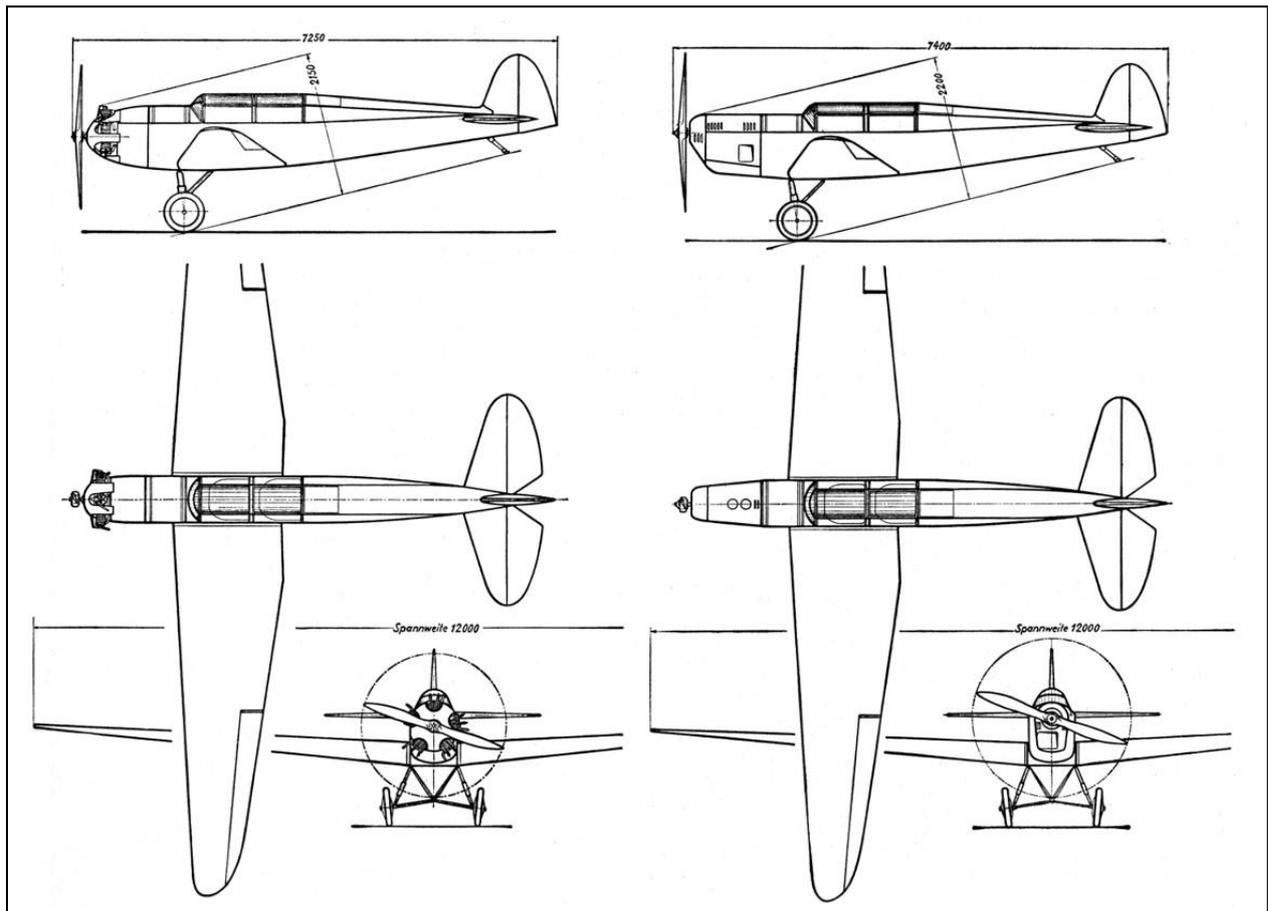
Startnummer E5

Der Ägypter Mohamed Sidki (auch: Mahmoud Sidky), der 1929 in Deutschland das Fliegen erlernt hatte, war mit der Klemm L 25 I a, Kennzeichen D-1700, zum Europaflug 1930 gemeldet. Tatsächlich startete er mit dieser Maschine aber am 14. Dezember 1929 in Berlin zum Überführungsflug nach Kairo und traf dort am 26.1.1930 wohlbehalten ein. Das Flugzeug verblieb in Ägypten und erhielt die neue Zulassung SU-AAD. Warum die Nominierung zum Europaflug nicht zurückgezogen wurde, ist unbekannt.

Die Flugzeuge und ihre Triebwerke

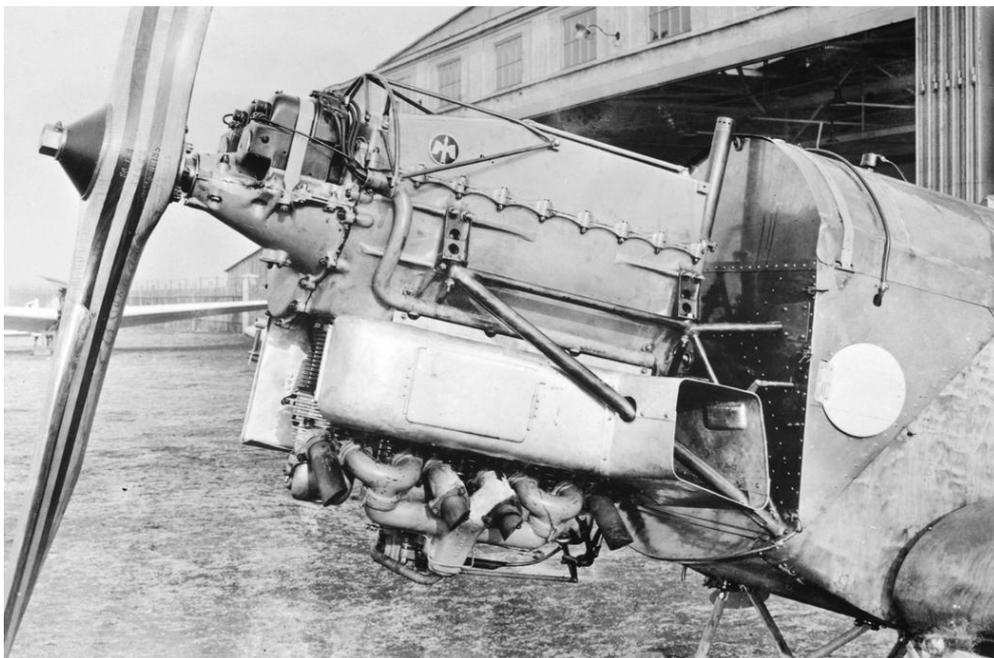
Die von Willy **Messerschmitt** konstruierte M 23 war für den Europarundflug 1930 zur Version **M 23 c** weiterentwickelt worden. Die Maschine hatte einen Flügel mit größerer Spannweite und einen längeren Rumpf bekommen, der grundsätzliche Rumpfaufbau mit zwei hintereinanderliegenden Sitzen blieb jedoch erhalten. Das Rumpfvorderteil bestand bis einschließlich zum Beobachtersitz aus Duralumin (besserer Brandschutz), die übrige Zelle war ein Holzbau wie beim Vorläufermodell M 23 b. Die beiden Sitze hatten einen Kabinenaufsatz erhalten, der seitlich klappbare Seiten- und Deckenteile aufwies und im Notfall kaum einen ungehinderten Fallschirmabsprung ermöglicht hätte. Der Kabinenaufsatz war recht gut in die Rumpfkontur eingepaßt und ging auf der Oberseite organisch in das Heckteil über.

Die Instrumentierung war gegenüber der M 23 b erheblich verbessert worden, sogar der Begleitersitz besaß einen kompletten Blindflug-Instrumentensatz. Das Fahrwerk hatte Radbremsen erhalten, die mittels Bowdenzug durch zwei links vom Führersitz angebrachte Handhebel betätigt wurden. Als Antrieb kam wahlweise der Vierzylinder-Reihenmotor Argus As 8 (80/110 PS, 59/81 kW) oder der Fünfzylinder-Sternmotor Siemens Sh 13 a (82/93 PS, 60/68 kW) zum Einbau.



(oben):
Übersichtsskizzen der BFW M 23 c mit Sternmotor Siemens Sh 13 a (links) bzw. mit Reihenmotor Argus As 8 (rechts).

(unten):
Ein äußerlich gut erkennbares Unterscheidungsmerkmal zwischen den Mustern M 23 b und M 23 c stellte der vollverglaste Insassenraum dar. Zum Einstieg konnten die halbrunden Fenster-Oberteile aufgeklappt und die Backbord-Seitenfenster heruntergeklappt werden. Außerdem ließen sich die seitlichen Fenster zur Belüftung während des Fluges auch aufschieben.



(oben):
BFW M 23 c mit Sternmotor
Siemens Sh 13 a.

(Mitte):
BFW M 23 c mit Reihenmotor
Argus As 8.

(unten):
Einbau des luftgekühlten
Vierzylinders Argus As 8 in
die BFW M 23.

Gut zu erkennen sind die Luft-
führungsleitbleche beiderseits
der hängenden Zylinder. Die
abströmende Kühlluft wurde
in einer Art Schacht seitlich
ins Freie geleitet. Auf dem
mittleren Foto ist die
Schachtmündung als viereckige
Öffnung im unteren Mo-
torabdeckblech gut auszumachen.

Die Firma **Klemm** hatte speziell für den Rundflug aus der L 25 a den Typ **L 25 E** geschaffen (E = Europarundflug), der mit seiner Musterbezeichnung ganz aus dem üblichen Klemm-Schema herausfiel. Im Vergleich zum Ausgangstyp L 25 a hatte man die Flügelspannweite um 2 Meter verkürzt, wodurch sich die Flügelfläche um 5 m² verringerte. Diese Maßnahme wirkte sich zwar positiv auf die Geschwindigkeitsleistungen aus, verschlechterte jedoch die Landeeigenschaften. Auf Steigleistung und Gipfelhöhe hatte der kleinere Flügel keinen nachteiligen Einfluß, da zugleich ein erheblich stärkeres Triebwerk zum Einbau kam, nämlich der luftgekühlte Vierzylinder-Reihenmotor Argus As 8 (80/110 PS, 59/81 kW).

Der grundsätzliche Rumpfaufbau mit zwei hintereinanderliegenden Sitzen blieb unverändert, ein Kabinenaufsatz schützte jedoch die Insassen vor den Unbilden der Witterung. Das Aussehen dieser Kabinenhaube wirkte äußerlich recht behelfsmäßig und „selbstgestrickt“, sie bestand aus mehreren, in Rumpflängsrichtung verschiebbaren, halbrunden Fensterelementen. Wie die M 23 c besaß auch die L 25 E eine ausgezeichnete Instrumentierung, denn in der technischen Prüfung gab es hierfür besondere Gutpunkte. Aus dem gleichen Grund hatte man das Fahrwerk mit Radbremsen versehen. Die Betätigung erfolgte mittels Bowdenzug durch am Seitensteuer angebrachte Fußhebel.

BFW und Klemm traten also mit Maschinen an, die zwar bestmöglich auf die Ausschreibungsbedingungen des Europafluges 1930 zugeschnitten waren, aber keine echten Neuentwicklungen darstellten.



Speziell für den Europa-Wettbewerb schuf die Firma Klemm aus dem Typ L 25 a das Muster L 25 E (E = Europarundflug). Abgesehen von einer verkürzten Flügelspannweite besaß die neue Maschine einen luftgekühlten Vierzylinder-Reihenmotor Argus As 8 und eine Kabinenhaube, die aus fünf halbrunden, in Rumpflängsrichtung ineinanderschließbaren Fensterelementen bestand.
(Foto oben: Slg Kössler/ADL)



Neben dem neuen Muster L 25 E war die Firma Klemm noch mit drei weiteren L 25-Typen vertreten, die praktisch der schon im vorjährigen Europawettbewerb eingesetzten L 25 a entsprachen und sich nur im Antrieb unterschieden:

Einmal handelte es sich um eine **L 25 I a**, ausgerüstet mit dem französischen Neunzylinder-Sternmotor Salmson AD 9 (eine detaillierte technische Beschreibung findet sich im ADL-Internetportal in dem Bericht „Internationaler Rundflug 1929“).

Dann war das Muster **L 25 IV a** in zwei Exemplaren vertreten, die durch den britischen Fünfzylinder-Sternmotor Armstrong-Siddeley „Genet“ (80/88 PS, 59/65 kW) angetrieben wurden.

Und schließlich bleibt noch die **L 25 VI a** zu nennen, die einen Fünfzylinder-Sternmotor BMW X (42/50 PS, 31/37 kW) besaß. Bereits am Europaflug 1929 sollte ursprünglich eine L 25 a mit BMW X teilnehmen, doch machte das Triebwerk damals unvorhergesehene Probleme, sodaß es in dieser Form nicht in Serie ging. 1930 stand eine überarbeitete Version ohne Getriebe und mit etwas geringerer Leistung zur Verfügung. Das einzige Flugzeug dieses Musters, welches im Juli 1930 speziell für den Wettbewerb 1930 aus einer L 25 I a umgerüstet wurde, baute man allerdings gleich nach dem Europaflug wieder zurück in den Ausgangstyp mit Salmson AD9-Triebwerk.



Die Klemm L 25 VI a war mit dem neuen Fünfzylinder-Sternmotor BMW X ausgerüstet und nahm in einem Exemplar am Europawettbewerb 1930 teil. Es handelte sich um die D-1654, sie trug die Startnummer D7 und wurde anfangs in den Meldelisten fälschlicherweise als L 25 I a bezeichnet.

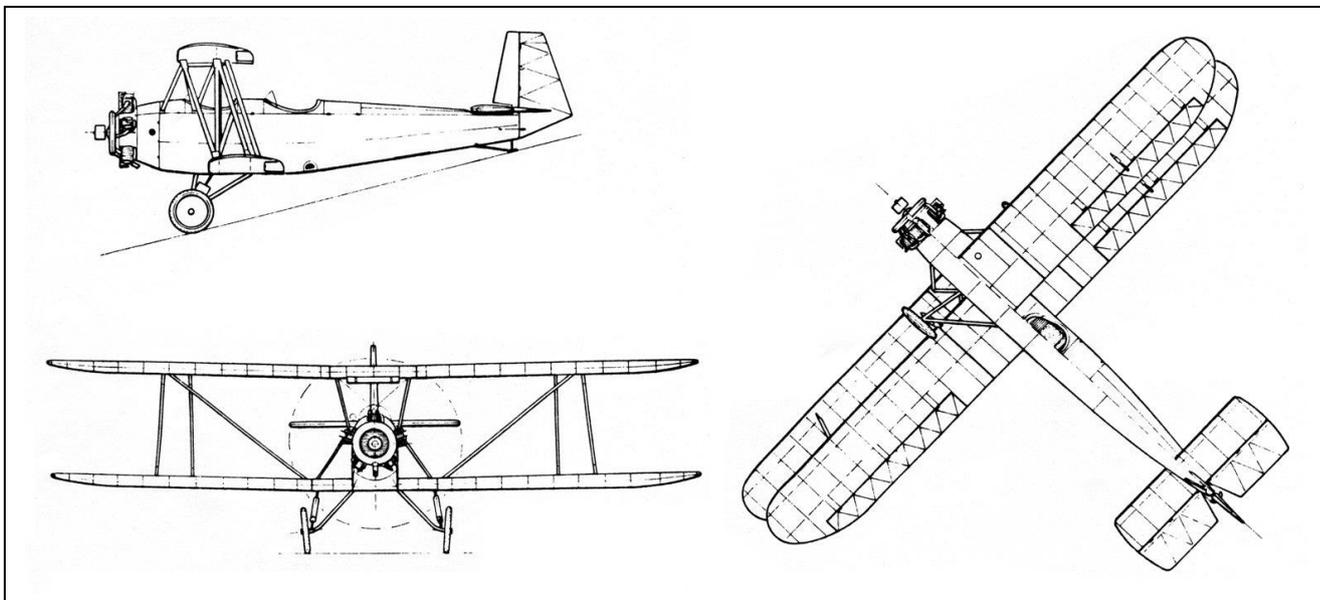
Außer den genannten L 25 nahmen auch zwei **Klemm L 26** am Europaflug 1930 teil (eine detaillierte technische Beschreibung der L 26 findet sich im ADL-Internetportal in dem Bericht „Internationaler Rundflug 1929“): Es handelte sich um eine **L 26 II a**, Kennzeichen D-1772, ausgerüstet mit dem Fünfzylinder-Sternmotor Siemens Sh 13a (82/93 PS, 60/68 kW), und um eine **L 26 V a** mit der Zulassung D-1716, angetrieben von dem neuen Vierzylinder-Reihenmotor Argus As 8. Diese Maschine hatte bereits am Europarundflug 1929 teilgenommen, damals noch als Typ L 26 III mit dem britischen Vierzylinder-Reihenmotor ADC Cirrus Mk. III.



Ein Foto der Klemm L 26 D-1716 nach dem Umbau zum Muster L 26 Va ließ sich leider nicht auftreiben, deshalb hier die baugleiche D-1913. Beide gehörten zu den frühen Exemplaren dieses Typs und besaßen eine etwas andere Bugform als die späteren L 26 Va.

Geringfügig verbessert gegenüber 1929 war auch die **Junkers A 50 c** „Junior“, die mit ihrer Ganzmetallbauweise wieder eine Ausnahmestellung unter allen Bewerbern einnahm. Eine detaillierte technische Beschreibung der Junkers-A 50 findet sich im ADL-Internetportal in dem Bericht „Internationaler Rundflug 1929“. Im Gegensatz zur Vorgängerversion „b“ konnten die Außenflügel der c-Serie mit wenigen Handgriffen vom Flügelmittelstück gelöst, um 90° gedreht und an den Rumpf geklappt werden.

Die **Phoenix-Meteor L 2** war ebenfalls schon zum Europarundflug 1929 gemeldet und sollte jetzt in der weiterentwickelten Version L 2 c teilnehmen. Als Hersteller der Maschine zeichnete die Österreichische Phoenix-Flugzeugwerft GmbH in Wien Neustadt verantwortlich. Deshalb trugen alle vier gemeldeten Flugzeuge auch österreichische Kennzeichen. Ein Exemplar sollte vom Fünfzylinder-Sternmotor Siemens Sh 13 angetrieben werden, die anderen drei waren mit dem stärkeren Siebenzylinder-Sternmotor Siemens Sh 14 ausgerüstet.



(oben):
Phoenix-Meteor L 2 c mit
Siemens Sh 13-Motor.
(Zeichnung Keimel/ÖFH)

(links):
Phoenix-Meteor L 2 c mit
dem stärkeren Siemens
Sh 14-Triebwerk.

Die **Akaflieg Darmstadt** schickte wieder ihre **D 18** ins Rennen, versehen mit stärkerem Motor, geschlossener Kabine und weiteren Verbesserungen.

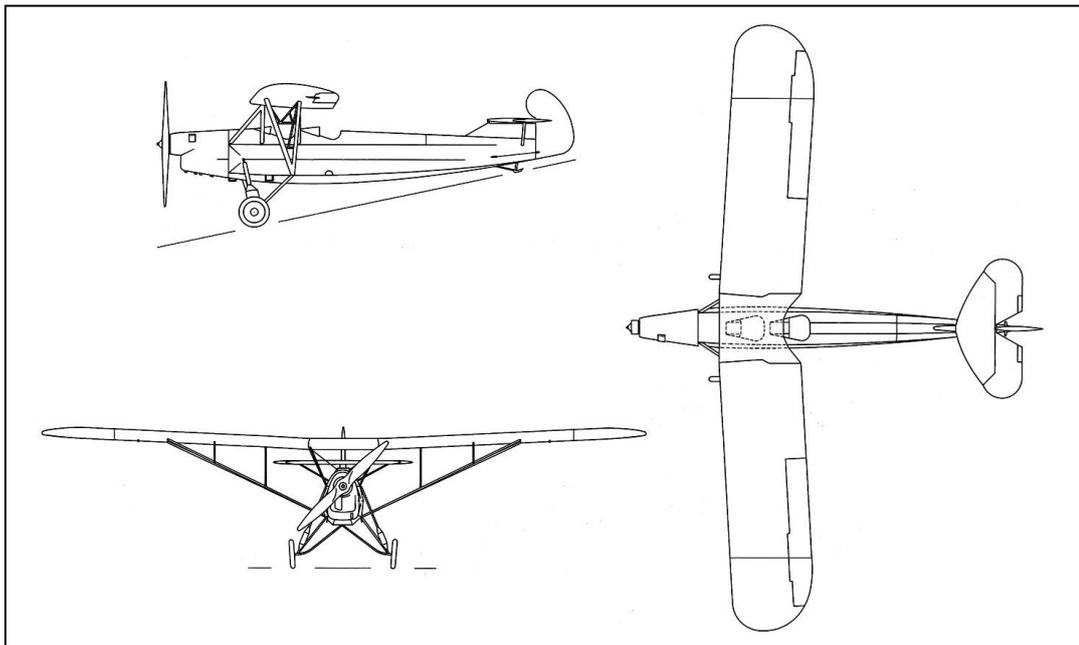
Die Akaflieg Darmstadt stattete ihr Muster D 18, welches schon am Europarundflug 1929 teilgenommen hatte, für den 1930er Wettbewerb mit dem stärkeren Armstrong-Siddeley „Genet Major“-Triebwerk aus und versah das Flugzeug mit einer geschlossenen Kabinenabdeckung. Außerdem besaß die D 18 jetzt Radbremsen.





*Der Schulterdecker Arado L II a stellte eine leicht überarbeitete Version des Typs Arado L II „Treff Ass“ aus dem Jahr 1929 dar. Während die L II einen freitragenden Flügel besaß, hatte die L II a abgestrebte Flügel, die bei Bedarf an den Rumpf beige-
klappt werden konnten und in der Wertung zusätzliche Gutpunkte brachten.*

Neben der L 100 schickte die Firma Albatros noch ein zweites neues Flugzeugmuster in den Wettbewerb, nämlich die **L 101**. Das Flugzeug zeigte jedoch nur in der Bauweise Ähnlichkeiten mit der L 100: Der Flügel war ebenfalls aus Duralkastenholmen, Duralrippen und Duralrohrverband aufgebaut, der Rumpf bestand aus geschweißten Stahlrohren, als Außenhaut diente Stoffbespannung. Im Gegensatz zur L 100 war die L 101 aber als Hochdecker ausgelegt, besaß zwei hinter-einanderliegende Sitze und hatte keine geschlossene Kabine. Konzipiert als Schulflugzeug, stellte sie eine Weiterentwicklung des Typs L 82 dar, der schon am Europarundflug 1929 teilgenommen hatte. Wie bei der L 100 war auch das Fahrwerk der L 101 mit Öldruckbremsen und ölgedämpfter Druckgummifederung versehen.



Die Albatros L 101 war als zweisitziger Hochdecker ausgelegt und besaß keine geschlossene Kabine wie ihre Schwester L 100.

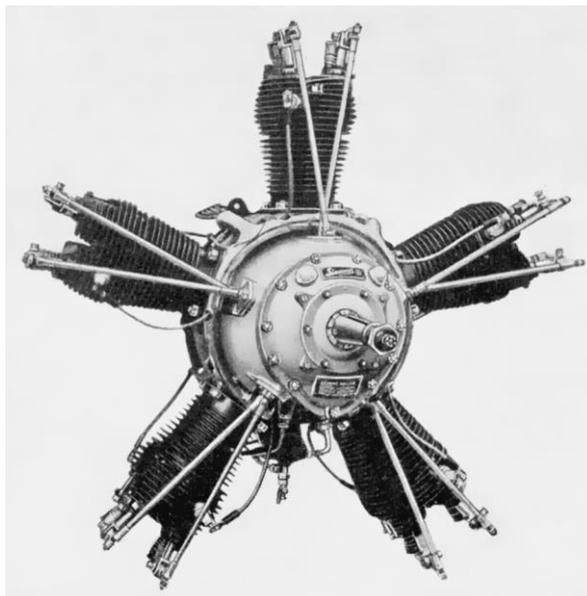
*Die obige Übersichtsskizze gibt die spätere Version L 101 D wieder, da sich vom Ursprungsmuster keine Zeichnungen finden lie-
ßen.*

Zum Antrieb diente bei den genannten Albatros- und Arado-Flugzeugen ein Vierzylinder-Reihenmotor Argus As 8. Die technischen Daten aller deutschen Flugzeugtypen sind in Tabelle 2 zusammengefaßt.

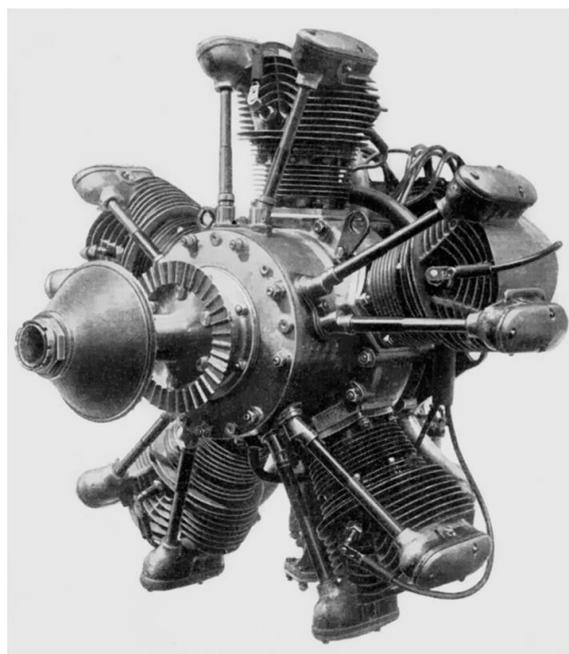
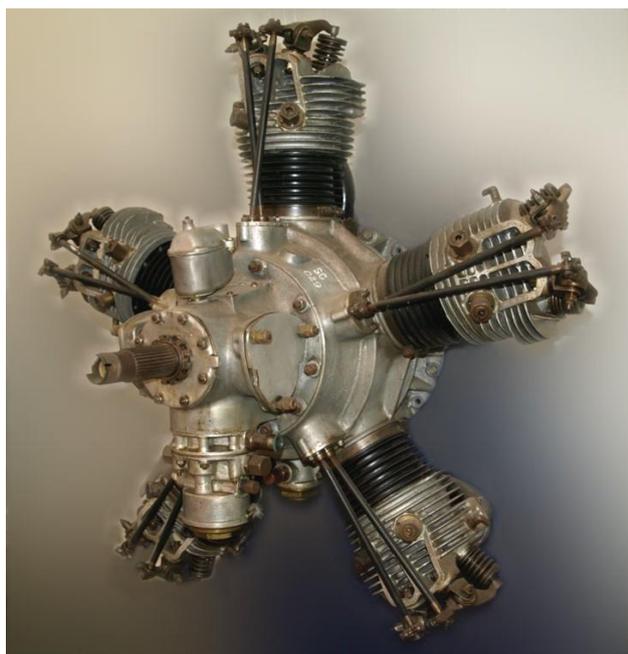
Triebwerke

Bei den Triebwerken fiel das starke Vordringen des luftgekühlten Reihenmotors auf. Während 1929 im deutschen Teilnehmerfeld 27 Maschinen mit luftgekühlten Sternmotoren und nur sieben mit luftgekühlten Reihenmotoren ausgerüstet waren, hatte sich das Bild 1930 erheblich gewandelt: 25 Flugzeugen mit Sternmotor standen immerhin 22 Maschinen mit luftgekühltem Reihenmotor gegenüber.

Auffallend war dabei der hohe Anteil des **Argus**-Triebwerks **As 8**. Im Vorjahr besaß dieser hängende Reihenvierzylinder noch nicht die nötige Betriebsreife, so daß sein vorgesehener Probeinsatz beim Europarundflug 1929 im letzten Moment abgesagt werden mußte. 1930 hingegen waren die Kinderkrankheiten beseitigt und allein 18 der gemeldeten deutschen Wettbewerbsmaschinen hatten den As 8 als Antriebsquelle.



*(links): Vierzylinder-Reihenmotor Argus As 8 (80/110 PS, 59/81 kW).
(rechts): Fünfzylinder-Sternmotor Siemens Sh 13 a (82/93 PS, 60/68 kW).*



*(links): Fünfzylinder-Sternmotor Armstrong-Siddeley „Genet“ (80/88 PS, 59/65 kW).
(rechts): Fünfzylinder-Sternmotor BMW X (42/50 PS, 31/37 kW).*

Die Piloten

Auch 1930 enthielt die Teilnehmerliste viele Flugzeugführer, die in der deutschen Fliegerei Rang und Namen hatten. Und wie im Vorjahr entsandten einige Hersteller wieder eigene Werksmannschaften, nämlich BFW, Klemm und Arado.

Einige Piloten waren bereits 1929 dabeigewesen und bedürfen deshalb keiner erneuten Vorstellung: Wolf Freiherr von Dungen, Hans Guritzer, Robert Lusser, Fritz Morzik, Erich Offermann, Reinhold Poß, Johann Risztics, Waldemar Roeder und Friedrich Wilhelm Siebel (vgl. den Bericht „Internationaler Rundflug 1929“ auf der ADL-Internetseite).

Von denjenigen Piloten, die zum ersten Mal an einem Europarundflug teilnahmen, gehörte gut die Hälfte zur „alten Garde“, die bereits vor oder im 1. Weltkrieg ihre Flugzeugführer-prüfung abgelegt, als Flieger im Fronteinsatz gestanden und sich auch in der Nachkriegszeit im Sportflug oder als Berufspilot betätigt hatte. Die andere Hälfte war dem fliegerischen Nachwuchs zuzurechnen und hatte erst in den 20er Jahren eine Pilotenausbildung erhalten.

Erwin Aichele hatte 1925 seine Flugausbildung bei der Süddeutschen Sportflug GmbH in Böblingen erhalten und gehörte 1927 der „Jungfliegerstaffel“ des DLV an. Später ging er zu den Bayerischen Flugzeugwerken und war in Augsburg mehrere Jahre als Einflieger tätig. Aichele fiel im Juli 1940 als Jagdflieger an der Kanalküste.

Heinrich Benz, ein bekannter Kunstflieger, war zunächst bei den Raab-Katzenstein-Flugzeugwerken beschäftigt und ging 1929 als Fluglehrer zur Deutschen Luftfahrt GmbH, Zweigstelle Böblingen. 1933 wechselte er in gleicher Funktion zur DVS Braunschweig.

Hans Böhning, ehemaliger Jagdflieger mit 17 Abschüssen, hatte nach dem 1. Weltkrieg an der TH Darmstadt studiert. 1928 gründete er zusammen mit Ritter v. Schleich und Dr. v. Langsdorff den Leichtflugzeugklub München. Beim Europaflug vertrat Böhning nicht nur die Klubfarben, sondern sollte in seiner Eigenschaft als Mitglied der BMW-Flugmotoren-Verkaufsabteilung auch den neuen Fünfzylinder-Sternmotor BMW X im Streckenbetrieb erproben. Er verunglückte im Oktober 1934 tödlich mit einem Segelflugzeug vom Typ „Zögling“.

Oskar Dinort, Oberleutnant im 2. (Preuss.) Infanterie-Regiment in Ortelsburg, hatte sich bereits als Segelflieger einen Namen gemacht und im Oktober 1929 in Rossitten ein Dauerweltrekord aufgestellt. Seine fliegerische Laufbahn begann 1925 bei der Stettiner Sportflug GmbH. 1931 erreichte er beim Deutschlandflug-Wettbewerb den ersten Platz. 1934 in die Luftwaffe übernommen, wurde er zu Beginn des 2. Weltkriegs Kommodore des Stuka-Geschwaders 2. Sein letzter Dienstrang war Generalmajor der Flieger.



Heinrich Benz



Hans Böhning



Oskar Dinort

Egloff Freiherr von Freyberg-Eisenberg-Allmendingen war einer der ältesten Piloten des Wettbewerbs, sein Flugzeugführerzeugnis Nr. 355 stammte vom 24.1.1913. Er hatte bereits am Ostmarkenflug 1914 teilgenommen und kommandierte im 1. Weltkrieg eine Flieger-Ersatzabteilung. In den ersten Jahren nach dem Kriege betätigte sich v. Freyberg als Segelflieger bei den Rhön-Wettbewerben. 1925 nahm er mit einer Heinkel HD 21 am „Deutschen Rundflug“ teil. Danach war er für kurze Zeit als Fluglehrer in Lipezk tätig, anschließend übte er verschiedene Funktionen in der Fliegergruppe der Inspektion der Waffenschulen aus. Nach Enttarnung der Luftwaffe ging er als Luftwaffen-Attaché nach Paris, 1939 erfolgte seine Beförderung zum Generalmajor der Flieger.

Alfred Gothe, Erprobungsflieger der Junkers-Flugzeugwerke und späterer Flugkapitän, wurde im Juli 1922 durch seinen Rekordflug Berlin - Moskau mit einer Junkers F 13 in 10 Stunden 40 Minuten bekannt. Später führte er einige spektakuläre Überführungsflüge nach Persien und Afghanistan durch. Im Juli 1927 stellte er gemeinsam mit Johann Risztics einen Geschwindigkeits- und Streckenweltrekord auf Junkers G 24 auf. Gothe starb im Juni 1933 in Berlin.

Werner Freiherr von Gravenreuth, von Hause aus Landwirt, hatte sich bereits erfolgreich an verschiedenen Wettbewerben der Jahre 1929 und 1930 beteiligt und gehörte dem Leichtflugzeugklub München an.



*Egloff Freiherr von Freyberg-
Eisenberg-Allmendingen*



Werner Freiherr von Gravenreuth



Joachim von Köppen

Dr. Alfred King, der beim Europarundflug die BFW-Farben vertrat, kam 1917 als Jagdflieger an die Westfront und erzielte bis Kriegsende noch 4 Luftsiege. Anschließend studierte er Ingenieurwissenschaften an der TH Stuttgart und promovierte dort auch. Er war längere Zeit als Außenprüfer der DVL tätig und ging dann in die Industrie. Im Auftrag der Heinkel-Werke verbrachte er mehrere Jahre in Japan. Am 29. Januar 1931 verunglückte Dr. King tödlich mit einer Heinkel HD 38 in Warnemünde.

Joachim von Köppen, Weltkriegs-Flugzeugführer und Leutnant, leitete nach Kriegsende für mehrere Jahre die Luftbildgruppe der Preussischen Landesaufnahme Berlin. Nach einem kurzen Zwischenspiel als Flugleiter beim Rumppler-Luftverkehr ging er 1924 zur DVL. 1925 nahm von Köppen mit einer Albatros L 68 am „Deutschen Rundflug“ teil, kurze Zeit darauf wurde er Leiter der Flugabteilung der DVL. In dieser Funktion war er verantwortlich für den gesamten Flugbetrieb der Anstalt. Flugkapitän von Köppen blieb bis Kriegsende in leitender Funktion bei der DVL.

Ernst Krüger, vor dem Krieg Harlan-Flieger und später Kommandeur einer Feldfliegerabteilung, kam nach 1918 zur Verkehrsfliegerei und wurde bei der Lufthansa Leiter der Kontrollinspektion.



Dietrich Freiherr von Massenbach



Rudolf Neininger



Oskar Notz

Dietrich Freiherr von Massenbach hatte sein Studium an der TH Darmstadt mit dem Ingenieursdiplom abgeschlossen und war als Mitglied der dortigen Akaflieg ein begeisterter Segelflieger gewesen. Er hatte 1925 seinen Motorflugschein gemacht, war bis 1927 Flugversuchingenieur bei Junkers in Dessau und dann technischer Berater im RWM gewesen. 1928 übernahm er die Leitung der Erprobungsstellen Staaken und Rechlin, beteiligte sich am Europaflug 1930 und führte 1931 Flugproben in Lipezk durch. Ab 1934 war von Massenbach als Stabsingenieur im Technischen Amt des RLM tätig. 1940 erhielt er als Major der Kampfflieger das Ritterkreuz.

Rudolf Neininger, Flugleiter und Fluglehrer der Akademischen Fliegergruppe Darmstadt, war ein bedeutender Segelflieger. Er hatte 1929 einen Rhöndauerrekord mit über 8 Stunden erfliegen und im April 1930 auf der Darmstadt D 18 einen Geschwindigkeits-Weltrekord für Leichtflugzeuge (1. Kategorie) aufgestellt.

Oskar Notz war wie Dinort aktiver Offizier – er diente im 20. (Bayer.) Infanterie-Regiment in Ingolstadt – und gehörte damit zu den wenigen Reichswehrangehörigen, die offiziell Flugsport betreiben durften. Er lernte das Fliegen 1927 bei der Sportflug GmbH in Würzburg und war anschließend zur Kunstflugschulung bei der DVS Schleißheim. Notz verunglückte im April 1932 tödlich mit einer He 64 A im Rahmen der Vorbereitungen zum Europarundflug 1932.

Hermann Ernst von Oertzen erhielt seine Pilotenausbildung 1926 bei der Sportflug GmbH in Staaken und Böblingen. Anschließend ging er als Einflieger zu den Albatros-Flugzeugwerken.

Theodor „Theo“ Osterkamp hatte im Krieg als Seeflieger beim Marinejagdgeschwader in Flandern 31 Luftsiege erzielt und war Träger des Ordens „Pour-le-merite“. 1926 nahm er seinen Abschied von der Marine, um zur Severa GmbH zu gehen und dort die Leitung der Seeflugstation Kiel-Holtenau zu übernehmen. Zu Beginn der „Luftschlacht über England“ führte er das JG 51, erhielt das Ritterkreuz und stieg in den Generalsrang auf.



Theodor „Theo“ Osterkamp



Dr. Georg Pasewaldt



Otto Peschke

Dr. Georg Pasewaldt machte seine ersten Luftsprünge 1925/26 bei der Luftreederei Magdeburg. Über die Zentrale der Sportflug GmbH kam er 1927 zur DVS. Dort erwarb er in den nächsten Jahren alle Land- und Seeflugzeugführerscheine und hatte verschiedene leitende Positionen inne, u.a. in Warnemünde und Norderney sowie zuletzt als Direktor der DVS Stettin. Während dieser Zeit nahm er erfolgreich an den Europaflügen 1930, 1932 und 1934 teil. 1936 wurde Pasewaldt als Hauptmann in die Luftwaffe übernommen. Seine nächsten herausragenden Stationen waren Kommandore des KG 40 „Condor“ und des „Holzhammer“-Geschwaders KG 2. 1942 übernahm Pasewaldt die Leitung der Gruppe Entwicklung im Technischen Amt des RLM und wurde zum Oberst befördert. Grundsätzliche Meinungsverschiedenheiten mit dem Generalflugzeugmeister führten aber im Oktober 1943 zur „Abschiebung“ auf den Posten des Generalstabschefs beim FLG-Kommando Westfrankreich. Ab Dezember 1944 nahm Pasewaldt dann die Amtsgeschäfte des Befehlshabers im Luftgau V wahr.

Otto Peschke begann 1915 seine fliegerische Laufbahn bei den Rumplerwerken. Nach dem Krieg gehörte er zu den ersten Segelfliegern auf dem Feldberg (1920). Er war ein bekannter Kunstflieger, ab 1926 Chefpilot der Gesellschaft für Deutsches Flugwesen und von 1927 bis 1929 Leiter der Filiale Köln der Raab-Katzenstein-Flugzeugwerke. 1930 hatte er die Leitung der Fliegerschule Rheinland in Düsseldorf.

Willi Polte, im Ersten Weltkrieg beim Bombengeschwader 1 eingesetzt, wurde nach 1919 Verkehrsflieger, zunächst bei der DLR, dann bei der Deruluft und ab 1926 schließlich bei der Luft Hansa. 1925 hatte er mit einer Udet U 8 am „Deutschen Rundflug“ teilgenommen und dabei die beste Gesamtflugzeit erreicht. Polte wurde später einer der ersten Flugkapitäne und „Luftmillionäre“ der DLH.



Willi Polte



Walter Spengler



Wolfgang Stein

Walter Spengler war im 1. Weltkrieg als Flieger an der Westfront und auf dem Balkan eingesetzt. 1925 wurde er Fluglehrer bei der Süddeutschen Sportflug GmbH (später Deutsche Luftfahrt GmbH) in Böblingen. 1927 beteiligte er sich mit einer Klemm L 20 am Sachsenrundflug. Spengler verunglückte im September 1930 tödlich mit einem Udet „Flamingo“.

Wolfgang Stein war Fluglehrer bei der DVS in Schleißheim. Er bekam später den Titel Flugkapitän verliehen und wurde Leiter des Flugbetriebs bei den Focke-Wulf-Werken in Bremen.

Hermann Stutz, ehemaliger Jagdflieger des ersten Weltkriegs mit 4 anerkannten Luftsiegen, war nach dem Krieg als Fluglehrer tätig, zunächst bei der Flugsportschule Staaken und dann bei der DVS Braunschweig.



Hermann Stutz



*Otto Hoffmann von Waldau,
ca. 1942 als Generalleutnant
der Luftwaffe*

Otto Hoffmann von Waldau war aktiver Offizier wie Dinort und Notz. Er hatte 1924-25 seine Ausbildung bei der Albatros-Fliegerschule in Johannisthal erhalten und bereits 1925 am Internationalen Flugwettbewerb in München teilgenommen. 1932 wurde von Waldau als Luftattaché an die Deutsche Botschaft in Rom kommandiert, ab 1937 war er im Generalstab der Luftwaffe tätig. 1942 wurde von Waldau zum Fliegerführer Afrika ernannt und erhielt die Beförderung zum Generalleutnant.

Beginn des Wettbewerbs

Am 16. Juli 1930 um 9 Uhr kündigte ein Raketenschuß in Berlin-Staaken an, daß die Internationale Sportleitung ihre Tätigkeit aufgenommen hatte. Bis zum 18.7. um 12 Uhr mittags mußten die Wettbewerbsteilnehmer eingetroffen und beurkundet sein. Wer zu spät kam, wurde von der Teilnehmerliste gestrichen.

Von den 47 gemeldeten deutschen Maschinen traten 17 nicht zum Wettbewerb an. Bei den Startnummern A5 und C2 sind die Gründe für das Fernbleiben unbekannt, zu den anderen 15 „Fehlkandidaten“ ließen sich folgende Fakten ermitteln:

Startnummer A1

Die BFW M 23 b des Vereins für Luftfahrt Gladbach-Rheydt (Kennzeichen D-1880) mußte während des Hinfluges nach Berlin kurz vor der Reichshauptstadt bei Rathenau notlanden, weil die Wandung des Benzintanks durch Eigenschwingungen einen Riß davongetragen hatte. Eine rechtzeitige Reparatur war nicht möglich.

Startnummer A3

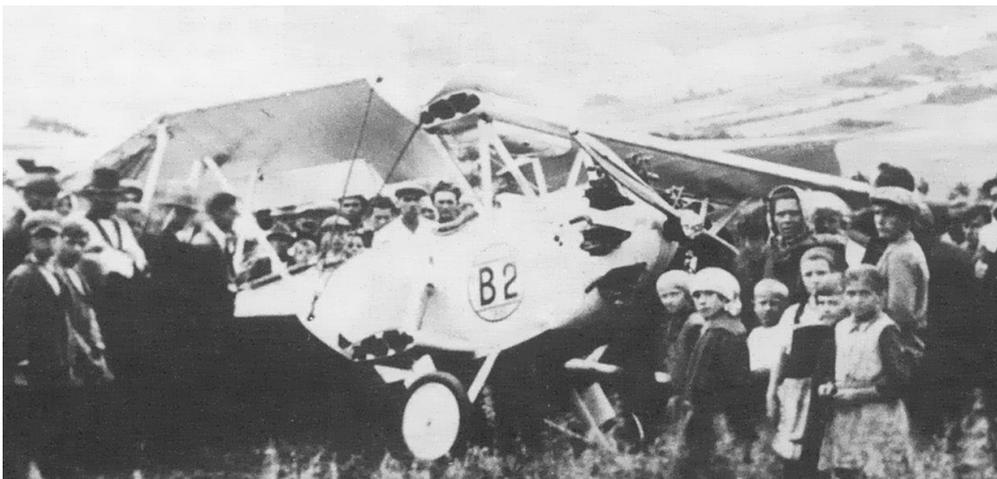
Die Klemm L 25 E, D-1903, war am 15. Juli in Böblingen schwer zu Bruch gegangen (Schadenshöhe etwa 70%). Der Flugzeugführer, Dipl.-Ing. Robert Lusser, blieb zum Glück unverletzt.

Startnummer B1

Die Phoenix-Meteor L 2 g (spätere österreichische Zulassung A-136) sollte unter Roderich Kielhausen am Europarundflug 1930 teilnehmen, konnte jedoch nicht rechtzeitig fertiggestellt werden.

Startnummer B2

Johann Guritzer überführte die Phoenix-Meteor L 2 g (österreichische Zulassung A-135) am 16.7.1930 von Wien-Aspern nach Berlin. Bei Ždár (in Mähren) mußte er wegen Treibstoffmangel (verursacht durch starken Gegenwind) notlanden. Die Maschine wurde zwar nicht übermäßig beschädigt, aber eine kurzfristige Instandsetzung war unmöglich, so daß Guritzer seine Teilnahme am Europaflug abschreiben mußte. Er flog dann nach erfolgter Reparatur am 23.7. über Prag nach Wien zurück.



Bruchlandung der Phoenix-Meteor L 2 g von Guritzer am 16. Juli 1930 bei Ždár (in Mähren/Tschechoslowakei) auf dem Überführungsflug von Wien nach Berlin. Die Schäden hielten sich in Grenzen, aber eine Reparatur ließ sich nicht rechtzeitig bewerkstelligen. Wie die Bilder zeigen, trug die Maschine zwar schon ihre Wettbewerbsnummer B2, aber keinerlei offizielle (österreichische) Verkehrszulassung.

(Foto links: ÖFH, untere Fotos: Slg. Dorner via Ott/ADL)



Startnummer B6

Die Klemm L 25 I des Düsseldorfer Aero-Clubs, Kennzeichen D-1520, befand sich im Umbau und wurde entgegen der ursprünglichen Terminplanung nicht rechtzeitig fertig.

Startnummer D6

Die Soldenhoff A/3 war zu spät fertig geworden. Die Maschine absolvierte erst am 31.7.1930 ihren Jungfernflug und stürzte bereits am 10.8.1930 in Düsseldorf bei Probeflügen ab. Der Einflieger Anton Riediger erlitt zum Glück keine lebensgefährlichen Verletzungen, sondern kam mit etlichen schweren Knochenbrüchen davon.

Der schwanzlose Eidecker Soldenhoff A/3, gemeldet unter der Startnummer D6, wurde nicht rechtzeitig fertig und konnte daher nicht in Berlin antreten.

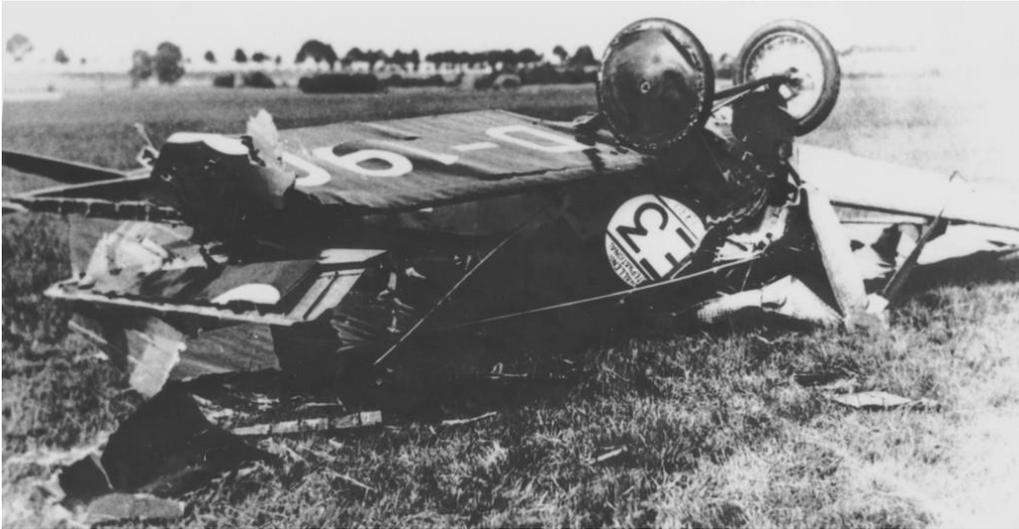


Die Soldenhoff A/3 führte erst zwei Wochen nach Beginn des Europawettbewerbs ihren Erstflug. Am 8. August 1930 erhielt sie von der DVL ihre vorläufige Zulassung D-1923. Zwei Tage später stürzte das Flugzeug aber schon während eines Probefluges in Düsseldorf ab und wurde vollkommen zerstört. Einflieger Anton Riediger erlitt zum Glück keine lebensgefährlichen Verletzungen.

Startnummer E3

Die Bäumer B VI war bereits am 11.7.1930 unter der vorläufigen Zulassung D-1908 von Hamburg nach Staaken überführt worden. Beim Einfliegen auf die Maschine stürzte Hermann Steindorf aber zwei Tage später in Staaken ab. Steindorff erlitt glücklicherweise nur unerhebliche Gesichtsverletzungen, aber die B VI war Totalschaden.





Der schnelle Doppeldecker Bäumler B VI wurde schon am 11.7.1930 von Hamburg nach Berlin-Staaken überführt und sollte die verbleibende Zeit bis zum Startschuß des Europa-wettbewerbs für Erprobungsflüge nutzen. Leider stürzte die Maschine zwei Tage später in Staaken ab. Flugzeugführer Hermann Steindorf kam mit geringen Verletzungen davon, aber die B VI erlitt Totalschaden.

(Bild vorige Seite unten: Slg. Koos/ADL, Foto links: Slg. Ott/ADL)

Startnummer E7

Die von Alfred Friedrich gemeldete De Havilland „Moth-Special“ erhielt erst im September 1930 ihre deutsche Zulassung D-1948. Die Maschine war in Wirklichkeit eine „Puss-Moth“.

Auch bei denjenigen Wettbewerbern, die rechtzeitig in Staaken zur Beurkundung erschienen, hatten sich noch Änderungen gegenüber dem Stand von Mitte Mai 1930 ergeben. So hatten einige Piloten gewechselt und auch die Flugzeuge traten nicht alle in der gemeldeten Form an.

Die Klemm L 26 V a mit der Startnummer A2 sollte ursprünglich von Spengler geflogen werden, während Lusser als Pilot der Klemm L 25 E, Startnummer A3, gemeldet war. Da die A3 nicht zum Wettbewerb antrat, flog Lusser anstelle dessen die A2 und Spengler stieg auf die D5 um. Dieser kurzfristig vorgenommene Austausch führte übrigens dazu, daß einige der damaligen Fachzeitschriften die von Lusser gesteuerte Maschine beharrlich als Klemm L 25 E ansprachen, obwohl das falsch war. Lusser machte mit der L 26 V a nicht unbedingt einen vorteilhaften Tausch, denn bei gleichem Triebwerk war die Zelle schwerer als die der L 25 E und damit in den Flugleistungen schlechter.

Die Wettbewerbsnummer C5, eine BFW M 23 c, war ursprünglich mit einem Argus-As-8-Motor gemeldet, erschien dann aber am Start mit dem Siemens Sh 13 a. Unter der Startnummer E9 sollte eigentlich Bruno Loerzer mit der BFW M 23 c D-1893 teilnehmen. Loerzer war aber verhindert, statt dessen flog Aichele die D-1924, eine andere Maschine gleichen Typs, als E9.

Auch bei den ausländischen Teams gab es bereits erste Lücken:

	gemeldet	erschieden
Deutschland	47	30
Frankreich	16	6
Großbritannien	8	7
Polen	16	12
Schweiz	4	2
Spanien	9	3
Gesamt	100	60

Alle Einzelheiten über die 60 Teilnehmer sind der Tabelle 3 zu entnehmen. Die dort wiedergegebene Startliste gibt den Stand nach Eintreffschluß wieder.

Überführung von Staaken nach Berlin-Tempelhof zum Start



Letzte Besprechung vor Beginn des Streckenflugs: Der Vorsitzende der Internationalen Sportkommission, der Vizepräsident des Aero-Clubs von Deutschland Gerd von Hoeppner, gibt allen Teilnehmern in der Staakener Halle abschließende Hinweise und die neuesten Informationen.

Nachdem alle rechtzeitig eingetroffenen Maschinen gewogen und diejenigen Teile, die nicht ausgewechselt werden durften, gestempelt bzw. verplombt waren, stand am 19. Juli die Überführung der abgenommenen Flugzeuge von Staaken nach Tempelhof auf dem Programm.

Das Wetter spielte allerdings nicht mit: Den ganzen Tag hindurch war es unmöglich, die Hallentore in Staaken zu öffnen; wegen des starken Sturmes bestand Gefahr, daß die in der Halle stehenden Flugzeuge beschädigt würden. Erst gegen 17 Uhr erlaubte die Witterung den Start. Der Sturm hatte zwar immer noch Geschwindigkeiten bis zu 80 km/h und war mit heftigen Regenböen durchsetzt, aber es gelang allen 60 Maschinen, heil nach Tempelhof zu kommen. Um 19.30 Uhr konnten die dortigen Hangars hinter dem letzten Flugzeug geschlossen werden.



Der spanische Hochdecker CASA 3, M-CMAM, (Startnummer T3) mit Carlos Haya am Steuer traf am 18.7. verspätet in Staaken ein und mußte gemäß Reglement von der offiziellen Teilnahme am Wettbewerb ausgeschlossen werden.



Capt. Sidney A. Thorn flog im Europawettbewerb den britischen Doppeldecker Avro 616 „Avian IV M“, Kennzeichen G-AAHJ und Startnummer K1. Im Hintergrund ist die große Luftschiffhalle in Staaken zu erkennen.

Der polnische Doppeldecker PZL 5, Zulassung SP-ACW und Wettbewerbsnummer 01, wurde von Ignacy Giedgowd gesteuert. Die Maschine hatte nicht nur einen britischen Reihenmotor De Havilland „Gipsy“, sondern erinnerte auch in seiner Auslegung stark an britische Sport- und Reiseflugzeuge.



Vor dem Überführungsflug von Staaken nach Tempelhof wurden alle Wettbewerbsflugzeuge offiziell abgenommen: Wägung der De Havilland DH 60 G „Moth“ von Miss Winifred E. Spooner (Zulassung G-AALK, Startnummer K8) in der Staakener Luftschiffhalle.



Am 19. Juli 1930 stand die Überführung der Teilnehmerflugzeuge von Staaken nach Tempelhof auf dem Programm. Leider spielte das Wetter nicht mit, wegen starken Sturmes und heftiger Regenböen konnten die Maschinen erst gegen 17 Uhr die große Staakener Luftschiffhalle verlassen und mit dem Start nach Tempelhof beginnen.

Am nächsten Tag sollte der Rundflug durch Europa beginnen. Die vorgesehene Flugstrecke und die Zwangslan­deplätze sind der auf Seite 3 abgebildeten Karte zu entnehmen.

Um in die Wertung zu kommen, mußte die gesamte Strecke durchflogen und auf allen 28 Zwangslan­deplätzen gelandet werden. Zusätzliche Zwischenlandungen waren erlaubt. Wie im Vorjahr mußte täglich mindestens eine Etappe geschafft werden. Übernachtungen außerhalb der Zwangslan­deplätze kosteten jeweils 15 Minuspunkte. Plombierte oder markierte Teile an der Maschine durften nicht getauscht werden. Auch eine Reparatur mit Bordmitteln war nur erlaubt, soweit dabei keine Plomben verletzt wurden. In dieser sogenannten Zuverlässigkeitsprüfung, die sich über den gesamten Rundflugkurs erstreckte, waren maximal 75 Punkte zu erreichen.

Weitere Punkte brachte die erzielte Durchschnittsgeschwindigkeit, die sich aus Streckenlänge und Gesamtflugstundenzahl errechnete. Als Mindestdurchschnitt waren 80 km/h für Flugzeuge der 1. Kategorie (bis 460 kg Leergewicht) und 60 km/h für solche der 2. Kategorie (bis 322 kg Leergewicht) vorgeschrieben. Da der Rundflug bewußt kein reiner Schnelligkeitswettbewerb sein sollte, brachten Geschwindigkeiten über 175 km/h (1. Kategorie) bzw. über 155 km/h (2. Kategorie) keine weiteren Gutpunkte mehr, da bei diesen Werten schon die Höchstpunktzahl von 195 erreicht wurde.



Eintreffen der Teilnehmerflugzeuge aus Staaken im Flughafen Berlin-Tempelhof am 19.7.1930 gegen 19 h.

Streckenflug 1. Tag

Am Sonntagmorgen, dem 20. Juli 1930, hatte der Sturm kaum nachgelassen – noch immer wehte ein böiger Westwind mit rund 50 km/h und prasselten Regenschauer hernieder. Trotzdem wurden kurz nach 8 Uhr die ersten Flugzeuge aus den Tempelhofer Westhallen gebracht und die Motoren abgebremst. Um 8.50 Uhr rollte die erste Gruppe an den Start. Man hatte, nach ihrer Höchstgeschwindigkeit, insgesamt zwölf Gruppen zu fünf Maschinen zusammengestellt, die im Abstand von fünf Minuten auf die Reise geschickt wurden.

Am Morgen des 20. Juli 1930 herrschte in und vor den Flugzeughallen in Berlin-Tempelhof reger Betrieb. Die Wettbewerbsteilnehmer brachten ihre Maschinen hinaus auf das betonierte Hallenvorfeld und warteten auf die offizielle Startfreigabe. Trotz des ungemütlichen Wetters hielten sich etliche Personen im Freien auf.



Um Punkt 9 Uhr senkte der Starter seine Flagge für die schnellste Gruppe, in der sich als einziger Deutscher Neiningen auf Darmstadt D 18 (Wettbewerbsnummer D4) befand. Es folgte um 9.05 Uhr die zweitschnellste Gruppe, zu der auch die BFW M 23 c (Wettbewerbsnummer E9) gehörte, die Aichele steuerte. Die dritte Gruppe war „fest in deutscher Hand“ und bestand aus lauter BFW M 23 c, geflogen von Morzik (B3), von Freyberg (C3), von Waldau (C6), von Massenbach (C7) und Krüger (E8).



Die dritte Gruppe, die in Berlin zum Start rollte, bestand aus fünf BFW M 23 c, geflogen von Morzik (B3), v. Freyberg (C3), v. Waldau (C6), v. Massenbach (C7) und Krüger (E8). (DTM Berlin)

Der Pole Lewoniewski (O7), der zur elften Startgruppe gehörte, verspätete sich beim Anrollen und mußte wohl oder übel warten, bis der Start für die zwölfte Gruppe freigegeben wurde. Mit dieser Gruppe startete auch der außer Wettbewerb mitfliegende Spanier Haya y González (T3), der mit seinem CASA 3-Hochdecker zu spät in Berlin eingetroffen war.

Um 10 Uhr hatte die letzte Gruppe den Flughafen Tempelhof verlassen. Kurze Zeit später, um 10.23 Uhr, landete bereits die erste Maschine aus der schnellsten Gruppe in Braunschweig, der ersten Etappe auf dem langen Rundflugkurs. Es war Butler auf De Havilland „Moth“ (K5), eine Minute später gefolgt von Neiningen (D4).



Die von Neiningen geflogene Darmstadt D 18 gehörte als einzige deutsche Maschine zur schnellsten Flugzeuggruppe, die am 20. Juli um Punkt 9.00 h als erste in Tempelhof auf die Reise geschickt wurde. Trotz des schlechten Wetters landete Neiningen bereits um 10.24 Uhr in Braunschweig.

Bis zum Abend hatten alle 60 Flugzeuge Braunschweig passiert – davon Aichele (E9) erst vier Minuten vor Beurkundungsschluß. Er hatte in der Gegend von Gardelegen wegen Motorstörung eine Notlandung vornehmen müssen und die Instandsetzung gerade noch rechtzeitig geschafft. Die Albatros L 100 unter von Oertzen (D2) hatte bei der Landung in Braunschweig Pech und beschädigte sich das Fahrgerüst – allerdings kein schwerwiegender Schaden, wie die nähere Untersuchung zeigte.

Je weiter die Teilnehmer nach Westen kamen, desto besser wurde das Wetter. Frankfurt lag im schönsten Sonnenschein, als der mittlerweile führende Captain Broad (K3) um 12.41 Uhr im dortigen Flughafen Rebstock landete.

Bis zum Nachmittag um 17 Uhr hatten schon 51 Maschinen den Zwangslandeplatz Frankfurt passiert und sich auf den Weiterflug nach Reims begeben, der dritten Etappe. Der Spanier Navarro erlitt mit seiner CASA 3 (T1) bei der Landung in Frankfurt Fahrgerüstbruch und mußte aufgeben.



Der Spanier Ernesto Navarro erlitt mit seiner CASA 3, M-CAGG (Startnummer T1), am Nachmittag des 20. Juli bei der Landung in Frankfurt Fahrgerüstbruch und mußte aufgeben.

Von Waldau auf BFW M 23 (C6) wurde in Belgien, nahe der Grenze zu Luxemburg, wegen Benzinmangel zu einer Außenlandung gezwungen. Da nicht schnell genug Brennstoff zu beschaffen war, blieb ihm und seinem Begleiter Jeschonnek nichts anderes übrig, als an der Notlandestelle zu übernachten. Das kostete 15 Strafpunkte, denn gemäß Reglement mußten alle Teilnehmer jeweils bis um 20 Uhr auf einem Zwangslandeplatz eingetroffen sein.

15 Flugzeuge hatten am Ende des ersten Tages bereits St. Inglevert bei Calais erreicht. So gern die in der Spitzengruppe mitfliegenden Engländer auch auf heimatlichem Boden übernachtet hätten, ein Weiterflug verbot sich von selbst, weil der Kanal im Nebel lag. Aus dem deutschen Feld hatten nur Morzik und Polte dieses Tempo mithalten können. Das Gros der Teilnehmer, darunter 22 Deutsche, übernachtete in Reims.

Streckenflug 2. Tag

Der Wettergott war den Europafliegern am 21. Juli zunächst keineswegs wohlgesonnen. Das Wetter war so schlecht, daß in St. Inglevert der Start über den Kanal nach Bristol nicht freigegeben wurde. Erst gegen Mittag trat eine Besserung ein, so daß die Sportleitung das Startverbot wieder aufhob – es war auch höchste Zeit, denn allmählich hatten sich auf dem kleinen Marineflugplatz 35 Teilnehmer versammelt.

Starck, der Navigator in der Darmstadt D 18, berichtete über den Flug von St. Inglevert nach Bristol:

„Als der Nebel aufriß, lag unter uns der Kanal im Sonnenschein, übersät von kleinen glitzernden Wölkchen. Grellweiß leuchtete uns die Steilküste von Dover entgegen. Über Lympne drehten wir eine Kurve und weiter ging's in Richtung Bristol, über die schöne südenglische Landschaft. Unter uns lagen lauter kleine Wiesen und Weiden, von dichten Hecken umgeben. Wir flogen noch keine halbe Stunde über England, da fing unser Motor an nachzulassen und kotzte schließlich so stark, daß wir in einer der kleinen Wiesen landen mußten. Man hatte uns in Calais zu schweren Brennstoff zugetankt. Ein baumlanger Bauer, der vor Aufregung stotterte, führte mich zu einer Tankstelle, die 200 m entfernt an der Landstraße stand. Dort fand ich gleich den richtigen Brennstoff, und der Tankstellenbesitzer erhielt nach längerem Verhandeln mit seiner Frau die Erlaubnis, deutsches Geld anzunehmen. Dann ging es mit einem uralten, keuchenden Vehikel, das mehr hoch als lang war, zu unserem Landeplatz. Der Motor lief mit dem neuen Brennstoff sofort wieder einwandfrei. Eine Viehherde, die neugierig herumstand, wurde weggetrieben, wir rollten in die äußerste Ecke der Wiese und dann ging's mit Vollgas auf einen riesigen Strohhaufen zu, der am Ende des Platzes aufgebaut war. Eine steile Bodenkurve und wir waren vorbei. Eine Stunde später hatten wir Bristol erreicht.“

In die Spitzengruppe waren neben Morzik und Polte jetzt auch Poß (B8) und Osterkamp (B7) aufgerückt, letzterer mit der schwächsten deutschen Maschine! Trotz weiterer Verschlechterung des Wetters setzte diese Gruppe ihren Flug von Bristol nach Heston (bei London) und wieder zurück nach Calais fort. Am Abend war die Spitze des Feldes in Paris angekommen – darunter aber kein Deutscher, sondern nur drei Engländer (K1, K5, K8) und drei Franzosen (L3, M1, M2).

Von den deutschen Teilnehmern erreichten bis zum Abend Risztics (A9), Stein (B5), Stutz (B4), Polte (F2), Peschke (C9) und Dr. Pasewaldt (D1) Calais auf dem Rückflug und übernachteten dort.

Dr. Pasewaldt hatte eigentlich vorgehabt, es bis Paris zu schaffen, wurde aber durch einen Navigationsfehler seines DVS-Kollegen Stutz zu lange in Calais aufgehalten. Er erzählte:

„Am zweiten Tag hatte ich wegen schlechter Wetterlage über dem Kanal mich mit meinem DVS-Kameraden Stutz, Fluglehrer in Braunschweig, zu einem gemeinsamen Überflug verabredet, was auch bis London klappte. Nach dem Start in Heston beobachtete ich, daß Stutz, den ich vorfliegen ließ, zu weit westlich steuerte. Ich folgte ihm zunächst unbefangen, weil ich mir sagte, daß er schon irgendeinen nicht ausgesprochenen Grund dafür haben würde. Als Stutz aber über dem Kanal keinerlei Anstalten machte, seinen Kurs auf Calais abzustellen, mußte ich ihn sausen lassen, zumal schon die Küste in Sicht kam und wertvolle Zeit bereits verloren war. Verständigung war ja nicht möglich, so daß ich mich entschließen mußte, schleunigst Calais anzusteuern.“

Da dort über den Flug Stutz' nichts bekannt war, hielt ich es für meine Pflicht, zunächst einmal abzuwarten. Als Stutz überfällig war, meldete ich, daß ich beobachtet hätte, daß er Kurs Boulogne aus meinem Blickfeld verschwunden sei. Mit erheblicher Verspätung kam Stutz dann endlich in Calais an, und ich war von der bedrückenden Ungewißheit befreit. Dafür hatte ich aber kostbare Zeit verloren, die mir möglicherweise einmal fehlen konnte. So wurde es für einen Start nach Paris schon zu spät, und ich war gezwungen, in Calais zu übernachten.“

In London (Flugplatz Heston) blieben über Nacht aus dem deutschen Team Lusser (A2), Notz (C1), Neiningen (D4), Benz (E1) und Siebel (E6). Krüger (E8) lag noch in Bristol. Die anderen deutschen Teilnehmer befanden sich größtenteils noch in St. Inglevert auf der Etappe vor dem Kanalflug.



Oskar Notz blieb mit seiner Klemm L 25 E (Startnummer C1, Zulassung D-1902) über Nacht vom 21. auf den 22. Juli in London-Heston. Für einen Rückflug über den Kanal nach dem französischen St. Inglevert war es schon zu spät geworden, denn alle Teilnehmer mußten jeweils bis um 20 Uhr auf einem Zwangslandeplatz eingetroffen sein.

Gothe auf Junkers „Junior“ (E2) stieß beim Rollen in St. Inglevert mit Dinorts Klemm L 25 E (B9) zusammen. Dabei wurde der Backbordflügel von Gothes Maschine so stark demoliert, daß der Junkers-Besatzung ein arbeitsreicher nächster Tag bevorstand, um den Schaden wieder auszubessern.



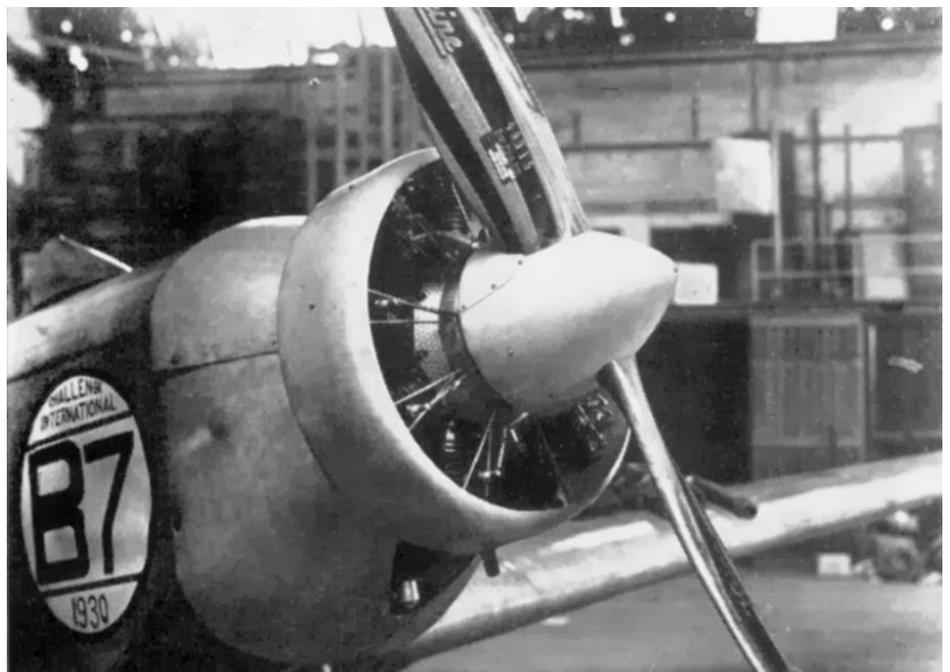
Alfred Gothe auf Junkers „Junior“ stieß beim Rollen in St. Inglevert mit der Klemm L 25 E von Dinort (B9) zusammen. Der beschädigte Flügel ließ sich zwar ausbessern, aber die Reparatur kostete wertvolle Zeit.

Der Pole Karpinski (P1) mußte in St. Inglevert wegen Krankheit aufgeben. Die Untersuchung im französischen Hospital wies auf eine akute Blinddarmentzündung hin, so daß Karpinski sofort operiert werden mußte.



Aus dem polnischen Team mußte Tardeusz Karpinski, der die RWD 4 flog (SP-ADL, Startnr. P1, zweite Maschine von rechts), wegen einer akuten Erkrankung in St. Inglevert aufgeben. Am Steuer der Schwestermaschine SP-ADM (P2) saß Jerzy Bajan.

Am zweiten Streckenflugtag schaffte Theodor Osterkamp den Anschluß an die Spitzengruppe, obwohl seine Klemm L 25 I a (B7, D-1713) das schwächste Triebwerk aller deutschen Teilnehmer besaß. Immerhin war der Salmson-Sternmotor mit einem Townend-Ring ausgestattet und der Propeller mit einer strömungsgünstigen Nabenverkleidung versehen – beides keine serienmäßigen Attribute, die der Klemm natürlich zu einer Geschwindigkeitsverbesserung verhalfen.





Zu den deutschen Teilnehmern, die bis zum Abend den Flugplatz St. Inglevert bei Calais erreichten und dort übernachteten, gehörte auch Dr. Pasewaldt mit seiner Arado L II a (Startnummer D1, Kennzeichen D-1876).



Eine reine Damenbesatzung war in der DH 60 G „Moth“ G-AALK unterwegs. Im hinteren Sitz ist die Pilotin Miss Winifred Evelyn Spooner gerade beim Einsteigen, ihre Begleiterin Mrs. Heywood hat bereits im Vordersitz Platz genommen.

(Slg. Hazewinkel)

Die zweite Pilotin, die am Europaflug 1930 teilnahm, war Lady Mary Bailey auf DH 60 G „Moth“ G-AAEE mit der Startnummer K6. Im vorjährigen Europawettbewerb war ihr kein Glück beschieden, weil sie zu spät am Start erschien und deshalb nicht teilnehmen durfte; 1930 klappte es zwar mit der Teilnahme, aber Lady Bailey erreichte im Endergebnis nur Platz 31 von insgesamt 35 Teilnehmern.

(Slg. Butkiewicz)



Streckenflug 3. Tag

Am 22. Juli waren noch insgesamt 58 Wettbewerber im Rennen. Die Spitzengruppe bildeten an diesem Tag Butler (K5), Thorn (K1), Broad (K3), Carberry (K7), Arrachart (L3), Finat (M2), Morzik (B3) und Poß (B8). Die Gruppe erreichte spät am Abend schon Madrid. Das Überfliegen der Pyrenäen, das man ursprünglich am meisten gefürchtet hatte, ging ohne besondere Schwierigkeiten vonstatten. Es herrschte ein überaus starker Gegenwind, der die Fluggeschwindigkeit über Grund ziemlich einschränkte. Auch die Sicht war sehr erschwert, da die Flieger zwischen zwei Wolkendecken hindurch mußten. Nur stellenweise schauten besonders hohe Berggipfel über die untere Wolkenschicht hinaus und nur selten gestattete ein kleines Wolkenloch den Durchblick nach unten.

*Der Brite Alan Butler mit seiner DH 60 G „Moth“ (K5) gehörte am 22. Juli zur Spitzengruppe der Wettbewerbsteilnehmer und landete als erster am Abend bereits in Madrid.
(Foto BAE Systems)*



Hinter der Spitzengruppe schafften noch einige weitere Teilnehmer das Überfliegen der Pyrenäen. Der Engländer Andrews auf Spartan „Arrow“ (K4) erreichte zwar wohlbehalten Madrid, traf aber erst nach 20 Uhr ein und konnte daher nur für den nächsten Tag gewertet werden – die Flugzeit lief für ihn bis zum nächsten Morgen weiter, und außerdem gab es 15 Minuspunkte für Übernachtung außerhalb eines Zwangslandeplatzes!



Die Spartan „Arrow“ des Briten Hugh J. Andrews G-AAWZ (K4) traf am dritten Streckenflugtag nach 20 Uhr in Madrid ein und konnte deshalb erst für den nächsten Morgen gewertet werden. Das Foto entstand einige Tage vorher in Tempelhof. Im Hintergrund ist die D-1874 zu erkennen, die Arado L II a von Wolf Freiherr von Dungern (Startnummer C8).

Auch dem Deutschen Dr. Pasewaldt (D1) und dem spanischen Erzherzog Habsburgo-Borbón (T5) gelang noch die Überquerung der Pyrenäen. Sie machten jedoch nicht den Fehler, unbedingt bis nach Madrid kommen zu wollen, sondern blieben in Zaragoza.

Dr. Pasewaldt berichtete über diesen Flug:

„Ich kann mich nicht mehr erinnern, aus welchem Anlaß ich am dritten Tag so spät nach Pau kam. Wahrscheinlich war es ein durch Wetter verzögerter Start in Calais. Jedenfalls lauteten die Nachrichten über das Wetter in den Pyrenäen schon in Poitiers ziemlich mies, so daß ich Sorge hatte, ob ich die Pyrenäen noch überspringen könnte. In Pau angekommen, hatte ich alle Anstalten getroffen, schnellstens wieder abflugbereit zu werden, zumal die Erwägungen über eine Sperre der Strecke nach Zaragoza jeden Augenblick zu einem Beschluß zu werden drohten. Also: Höchste Eile war geboten! Kaum war die Abfertigung erfolgt, gab ich schon Gas und hatte Pau hinter mich gebracht! Es war wie eine Erlösung! Kurz vor mir war der Erzherzog noch fortgekommen. Gesehen habe ich ihn aber erst wieder in Zaragoza, wo wir uns gegenseitig beglückwünschten, eigentlich doppelt: Einmal, weil wir diesen erinnerungswürdigen Flug, der uns in über 3.000 m Höhe beachtliche Gewitterstürme bescherte, gut durchgestanden hatten, und ferner, weil nach meinem Start die Strecke nicht nur bis zum nächsten Morgen, sondern für einen unerwartet langen Zeitraum gesperrt blieb. Diese Zwangspause ist uns erspart geblieben.“



Dem spanischen Erzherzog Habsburgo-Borbón in seiner De Havilland DH 60 G „Moth“ M-CKAA (T5) gelang am dritten Wettbewerbstag noch die Überquerung der Pyrenäen, gemeinsam mit dem Deutschen Dr. Pasewaldt (D1). Sie machten jedoch nicht den Fehler, unbedingt bis nach Madrid kommen zu wollen, sondern blieben über Nacht in Zaragoza. (Slg. Kössler/ADL)

Alle übrigen Teilnehmer befanden sich am dritten Wettbewerbstag verteilt auf den verschiedenen Zwangslandeplätzen vor den Pyrenäen, von Pau bis zurück nach Reims. Gothe (E2) hatte die Instandsetzung seines demolierten Flügels wider Erwarten schnell erledigt und schaffte an diesem Tage noch die zweimalige Kanalüberquerung.

In London schied von Oertzen (D2) aus, weil sein Begleiter Dietrich von Redern, mit dem Bordbuch in der Hand zur Beurkundung eilend, in den Propeller der eigenen Maschine lief und einen tödlichen Schlag gegen den Kopf erhielt – ein äußerst tragischer Unfall.



Die Albatros L 100 D-1906, Startnummer D2, geflogen von Hermann v. Oertzen, schied in London aus dem Wettbewerb. Grund war ein tragischer Unfall des Begleiters Dietrich von Redern. Dieser war aus Versehen in den Propellerkreis der eigenen Maschine gelaufen und hatte einen tödlichen Schlag gegen den Kopf erhalten. (VFW Archiv)

Auch bei den ausländischen Teilnehmern gab es weitere Ausfälle. Der spanische Herzog d'Estremera (T7) mußte in der Nähe von Bordeaux notlanden und beschädigte dabei das Fahrwerk seiner DH 60 G „Moth“ irreparabel. Der Franzose Fauvel (L1) hatte schon seit Frankfurt ständige Probleme mit dem Zündmagneten seines Salmson-Motors; nun – auf der Etappe von Reims nach Calais – mußte er bei Boulogne-sur-Mer notlanden. Dabei wurde das Fahrgestell der Mauboussin PM 11 so beschädigt, daß eine weitere Teilnahme am Wettbewerb nicht mehr möglich war. Der Pole Rutkowski (O8), der ebenfalls mit dauernden Motorschwierigkeiten zu kämpfen hatte, schied in Calais aus.

Damit war das Feld am Abend des dritten Tages auf 54 Flugzeuge zusammengeschrumpft.

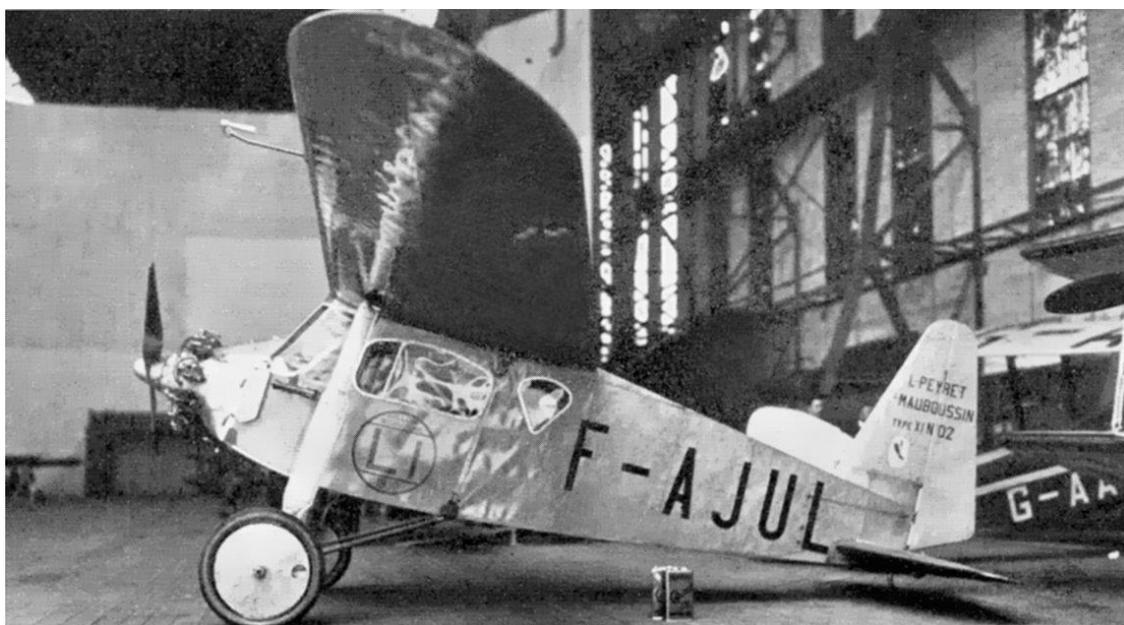


Ludovic Arrachart (rechts) und sein Begleiter Puillet in ihrer Caudron C 193, Startnummer L3. Am dritten Streckenflugtag gehörten die beiden Franzosen mit zur Spitzengruppe des Teilnehmerfeldes. Die Maschine trug am Rumpf ein auffallendes Schmuckband in den französischen Nationalfarben Blau-Weiß-Rot.

(BA Berlin)



Weniger gut als Arrachart erging es am 3. Flugtag seinem Landsmann Charles Fauvel (links) und dessen Begleiter Permangle mit ihrem Kabinen-Schulterdecker Mauboussin PM 11, Startnummer L1. Bei einer Notlandung in der Nähe von Boulogne-sur-Mer wurde das Fahrgestell so beschädigt, daß sie aufgeben mußten. Die F-AJUL hat übrigens die Zeiten überdauert und kann noch heute im Musée Régional de l'Air d'Angers-Marcé in Augenschein genommen werden.



Streckenflug 4. Tag

Am 23. Juli durchflog die Spitzengruppe bei anfänglich gutem Wetter Spanien. Zu ihr gehörten wiederum Morzik (B3), Poß (B8), Thorn (K1), Broad (K3) und Butler (K5). Diese Gruppe hatte ursprünglich die Absicht, am Nachmittag noch den Golf von Lyon zu überfliegen und bis Nîmes zu kommen. Bei der Zwangslandung in Barcelona erteilte die Sportleitung jedoch Startverbot, da sich das Wetter inzwischen außerordentlich verschlechtert hatte. Die fünf Flieger mußten deshalb in Barcelona übernachten.

Ihnen erging es damit nicht viel besser als der großen Gruppe, die sich in Pau angesammelt hatte und auf besseres Wetter wartete. Die Pyrenäen waren mittlerweile völlig in Wolken gehüllt, so daß am Morgen des vierten Tages absolutes Startverbot für den Platz Pau erlassen wurde.



(oben):

Die BFW M 23 c, D-1883 (B3), von Fritz Morzik erhält unterwegs neuen Treibstoff. Auf den wenigsten Plätzen standen moderne Betankungsanlagen zur Verfügung, meistens kamen nach „alter Väter Sitte“ Eimer und Trichter sowie zum Filtern ein Ledertuch zum Einsatz. (DTM Berlin)

(unten):

Zwischenlandung der Klemm L 25 E D-1901 von Reinhold Poss. Wie man sieht, nutzte sein Begleiter Staschinski die Gelegenheit für eine Zigarettenpause, denn unterwegs im Flugzeug herrschte Rauchverbot. (DTM Berlin)



Dr. Pasewaldt auf Arado L II a (D1), der am dritten Tag ja noch die Pyrenäen hatte überwinden können, kam am vierten Tag nur bis Madrid:

„Bereits vor meiner Landung in Madrid machte mir mein Motor Kummer, weil er auf dem letzten Teil der Strecke unregelmäßig lief und durch Manipulationen mit Zündung und Gashebel nicht zu beruhigen war. Mein Begleiter Eydt, der aus den Reihen der Monteurschüler der DVS zu dieser Rolle ausgewählt worden war, hatte den Fehler bald gefunden, als er schließlich in der Bohrung der Vergaserdüse eine kleine Fliege entdeckte, die fortan nur noch als »die spanische Fliege« bezeichnet wurde. Jetzt wurde sie fröhlich belacht, aber sie hätte auch verhängnisvoll werden können. Um so unbeschwerter flog ich jetzt weiter nach Sevilla, wo wir als Nachzügler von einem Herrn freundlichst empfangen wurden, von dem ich annahm, daß der zum Spitzenpersonal des Flughafens gehörte. Er kümmerte sich mit größter Liebenswürdigkeit um alle und jegliche Wünsche. Da wir uns in Sevilla am Scheitelpunkt des Rundfluges befanden, wollte ich eine Postkarte schreiben, und so fragte ich diesen freundlichen Herrn, der nicht von meiner Seite wich, nach der Poststelle. Dort kaufte er, während ich schrieb, die

Briefmarken und klebte sie auf. Ich wußte nicht genau, ob diese Betreuung bis zum letzten landesüblich war, zumal eine ungewöhnliche Anzahl von Menschen dauernd meinen Begleiter und mich umringte. Als ich mich bei der Verabschiedung bedankt hatte und mein Flugzeug besteigen wollte, wurde ich von einem Deutschen, der wahrscheinlich vom Konsulat war, darauf aufmerksam gemacht, daß der liebenswürdige Herr, der meine Postkarten beklebt und befördert hatte, der Gouverneur der Provinz Andalusien gewesen ist – also ein sehr bedeutender und angesehener Herr und Grande Spaniens“.

Der Franzose MacMahon (M6) machte mit seiner Caudron C 232 bei der Landung in Zaragoza Bruch und mußte aufgeben. Sein Landsmann Cornez (M1), der den ganzen Vortag in der Spitzengruppe mitgeflogen war, mußte zwischen Zaragoza und Madrid notlanden, wobei seine Caudron C 193 einige Blessuren erlitt. Die entstandenen Schäden waren mit Bordmitteln nicht zu beheben, so daß Cornez wohl oder übel aufgeben mußte.

(oben):

Der Franzose MacMahon (M6) machte mit seiner Caudron C 232 bei der Landung in Zaragoza Bruch und mußte aufgeben.



(unten):

Sein Landsmann Cornez (M1) mußte zwischen Zaragoza und Madrid notlanden. Die dabei entstandenen Schäden an seiner Caudron C 193 waren mit Bordmitteln nicht zu beheben, so daß Cornez wohl oder übel aufgeben mußte.

(Slg. Hazewinkel)



Stutz auf Arado L II a (B4) schied durch eine Verkettung unglücklicher Umstände vor Erreichen der Pyrenäen aus dem Wettbewerb aus: Während des Fluges von Poitiers nach Pau wurde seinem Navigator König die Streckenkarte aus der Maschine gerissen, so daß schließlich nichts anderes übrigblieb, als zwecks Orientierung auf freiem Feld niederzugehen. Bei der Landung ging das Fahrgestell zu Bruch. Wie im Fall Cornez war eine Reparatur mit Bordmitteln nicht möglich. Später stellte sich heraus, daß der Platz Pau nur 5 km von der Notlandestelle entfernt lag!



Die Arado L II a D-1873 (B4) von Hermann Stutz mußte vor Erreichen der Pyrenäen ausscheiden. Während des Fluges von Poitiers nach Pau wurde nämlich seinem Navigator König die Streckenkarte aus der Maschine gerissen. Bei der Landung auf freiem Feld zwecks Orientierung ging das Fahrgestell zu Bruch. Da eine Reparatur mit Bordmitteln nicht möglich war, blieb nichts anderes übrig als aufzugeben.

Streckenflug 5. Tag

Am Morgen des 24. Juli herrschte in Barcelona wieder schönes Wetter, so daß Morzik, Poß, Thorn, Broad und Butler ihren Flug fortsetzen konnten. Ihnen folgten von verschiedenen spanischen Zwangslandeplätzen Carberry (K7), Arrachart (L3), Finat (M2), Dr. Pasewaldt (D1) und der spanische Erzherzog (T5).

Das Wetterglück war jedoch nur von kurzer Dauer. Nach dem Überfliegen des Golfs von Lyon kam die Spitzengruppe in ein extremes Schlechtwettergebiet, die Sicht betrug häufig nur wenige Meter. Der herrschende starke Sturm kam den Fliegern allerdings sehr zustatten, da er in Flugrichtung blies. Alle Teilnehmer der Spitzengruppe erreichten „mit Windeseile“ Geschwindigkeiten von über 200 km/h!

Am Abend des fünften Tages hatten Morzik, Poß, Thorn, Broad, Butler und Carberry den Zwangslandeplatz Lausanne erreicht. Als Butler und Broad dort landeten, war von Lyon noch nicht einmal die Startmeldung eingetroffen – so schnell hatte der Rückenwind die Maschinen gemacht! Poß erklärte, daß ihm der Kabinenaufsatz auf seiner Klemm L 25 E außerordentlich zustatten gekommen war, weil er in einem offenen Flugzeug wesentlich mehr unter den Anstrengungen dieses Tages hätte leiden müssen. Dank der Ausschreibung, die das Vorhandensein einer geschlossenen Kabine oder Kabinendeckung mit bis zu 6 Gutpunkten honorierte, hatten viele Hersteller ihre Wettbewerbsflugzeuge mit einem „Limousinenaufbau“ versehen – wie damals eine aufgesetzte Kabinenhaube bezeichnet wurde.

Bei Schluß der Beurkundung dieses Tages befanden sich Dr. Pasewaldt und Arrachart in Lyon, Finat und der Erzherzog Habsburgo-Borbón in Nimes, Polte und Andrews in Barcelona. In Pau, wo den ganzen Tag hindurch das Startverbot aufrechterhalten werden mußte, hatte sich mittlerweile das Gros Europaflieger versammelt und wartete ungeduldig auf besseres Wetter, um die Pyrenäen überqueren zu können.



(oben):

Der spanische Erzherzog Antonio Habsburgo-Borbón und sein Begleiter Leetjos de Lacona, schafften es am fünften Streckenflugtag mit ihrer De Havilland DH 60 G „Moth“ M-CKAA (T5) bis nach Nimes.

(BA Berlin)

(unten):

In dem schnellen Kabinen-Schulterdecker Mono-coupe Special G-ABBR (K7) legte John Evans-Freke, 10th Baron Carberry, am 24. Juli die Etappen Zaragoza-Barcelona-Nimes-Lyon-Lausanne in Rekordzeit zurück.

(BA Berlin)



Streckenflug 6. Tag

Am 25. Juli verließ die Spitzengruppe kurz nach 7 Uhr morgens Lausanne und flog über Bern, München, Wien und Prag bis nach Breslau. Hier übernachteten Thorn (K1), Broad (K3), Butler (K5) und Poß (B8), während Morzik (B3) in Prag blieb.

Dr. Pasewaldt (D1), Finat (M2) und der spanische Erzherzog (T5), die am Morgen in Lyon gestartet waren, schafften es infolge Schlechtwetters nur bis Wien. Dr. Pasewaldt berichtete:

„Wetternachrichten aus dem Bereich Lausanne lagen bis 6 Uhr nicht vor. Bald nach dem Start zeigte sich, daß nicht nur das Rhôneetal, sondern auch der Genfer See »zu« waren. Ich kehrte um und ging ostwärts Lyon bis auf niedrigste Höhe über der Rhone herunter, um den Weg »untendurch« zu versuchen. Als Ausweiche blieb Genf. Dieser Flug Lyon - Lausanne, der einer der schwierigsten in meinem Fliegerleben gewesen sein dürfte, hat es wohl allein möglich gemacht, daß ich in der Spitzengruppe in Berlin landen und den bedeutsamen Flug so erfolgreich beenden konnte“.

Dank penibler Flugvorbereitung und guter Koppelnavigation hatte Dr. Pasewaldt trotz des herrschenden Nebels heil Lausanne erreicht und im „Durchstoßverfahren“ den Platz auf Anhieb gefunden. Diese fliegerische Leistung forderte den französischen Nationalstolz geradezu heraus und veranlaßte Arrachart (L3), ebenfalls den Flug von Lyon nach Lausanne zu wagen. Der Franzose kam auch heil bis in die Gegend von Lausanne, fand jedoch infolge der herrschenden „Nullsicht“ den Platz nicht. Der schweizerische Hauptmann Henry Strub, Leiter des Zivilflugplatzes Lausanne-Blecherette, wollte ihm durch spezielle Leuchtkugeln (im deutschen Fliegerjargon „Radieschen“ genannt) den Platz kenntlich machen. Hierbei entlud sich ein Geschloß zu früh und verletzte Strub tödlich am Kopf.



Die französische Caudron C 193, Zulassung F-AJSH und Startnummer L 3, wurde gesteuert von Ludovic Arrachart. Am 6. Streckenflugtag, dem 25. Juli, erreichte die Maschine wegen großer Wetterprobleme nur den Flugplatz München.

Das blieb an diesem Tage leider nicht der einzige Verlust an Menschenleben: Mehrere schweizerische Militärflugzeuge waren trotz der herrschenden Wetterlage aufgestiegen, um Arrachart den Weg zu weisen. Nach Ablauf der Flugdauer zerschellten die Helfer bei dem Versuch, ihren Heimathafen im Nebel wiederzufinden, an den umliegenden Berghängen. In der Schweiz wurde daraufhin ein nationaler Trauertag ausgerufen.

In Pau, am Fuße der Pyrenäen, konnte nach Wetterbesserung endlich das Startverbot aufgehoben werden. 34 Teilnehmer starteten fast gleichzeitig und riefen in Spanien einen außerordentlich regen Flugbetrieb hervor.

Starck, der Begleiter von Neininger (D4), schilderte den Flug von Madrid nach Sevilla:

„Schließlich hatten wir die Tajo-Ebene erreicht und glitten über die herrlichen Paläste und Kirchen von Madrid dem Flugplatz zu. Da wir hier als erste ankamen, stürzten sich die lebhaften Spanier auf unseren kleinen roten Vogel und es war ein Wunder, daß er der rauhen Behandlung standhielt, denn wir waren noch nicht ausgestiegen, als einer von den Tankleuten schon hoch oben auf dem Flügel stand. Da wir unseren kleinen Vorsprung nicht verlieren wollten, starteten wir sofort wieder, nachdem unser Brennstoff ergänzt worden war. Vorbei ging's an Aranjuez und Toledo, und bald befanden wir uns wieder zwischen den Bergen. Da es doch kaum eine Notlandemöglichkeit gab, flogen wir immer so tief wie möglich, ganz dicht an den Berghängen vorbei. Ein wundervolles Schauspiel, wie der Schatten unserer Maschine bald die Berge hinaufsaust, um fast mit uns zusammenzustoßen, bald wieder in die tiefen Täler hinabstürzt. Dabei wird er zerrissen von armseligem Gestrüpp und stacheligen Kakteen, die auf unserer Karte als Wald eingezeichnet sind.

Da unser Motor bei der großen Hitze ungeheure Mengen von Benzin verbrauchte, mußte ich aus Reservekanistern nachtanken. Bei jeder Böe bekam ich eine Ladung von der beißenden Flüssigkeit ins Gesicht, und schließlich saß ich in einem warmen Benzinbad. Dieser Hochgenuß wurde noch vervollständigt durch den Rizinusgestank des Motors. Über zwei Stunden flogen wir in dieser trostlosen Gegend, ehe wir das Tal erreichten, in dem der Guadalquivir seine gelben Wassermassen zum Meer wälzt, vorbei an den blendenden weißen Häusern von Sevilla.“

Der Pole Zwirko (09) mußte mit seiner RWD 4 auf dem Flug von Zaragoza nach Madrid in einer unwegsamen Gebirgsregion notlanden, weil das Triebwerk streikte. Da keine Möglichkeit zur Bergung bestand, mußte das Flugzeug wohl oder übel aufgegeben werden, lediglich den Cirrus-Hermes-Motor konnte man ausbauen und auf dem Rücken eines Mulis zu Tal transportieren!

Die Orta-St. Hubert G.1 des Belgiers Maus (L2) erlitt bei der Landung im Flughafen Madrid-Getafe Fahrgestell- und Flügelbruch. Da eine Reparatur mit Bordmitteln nicht möglich war, schied die Maschine aus dem Wettbewerb.



Zwischenlandung auf dem Streckenflug, vermutlich in Braunschweig oder Frankfurt/Main. Die im Vordergrund stehende polnische RWD 4, SP-ADK (Startnummer 09), mußte zwischen Zaragoza und Madrid in einer unwegsamen Gebirgsregion notlanden, weil das Triebwerk streikte. Da eine Bergung nicht möglich war, blieb Flugzeugführer Franciszek Zwirko keine andere Wahl als die Maschine aufzugeben und aus dem Wettbewerb auszuschneiden. (Slg. Kössler/ADL)

Die Orta-St. Hubert G.1 des Belgiers Jaques Maus (Zulassung OO-AKY, Startnummer L2) erlitt bei der Landung in Madrid-Getafe Fahrgestell- und Flügelbruch. Eine Reparatur mit Bordmitteln war nicht möglich, sodaß die Maschine zum Ausscheiden gezwungen war.



Unterwegs auf Streckenflug: Vorn links die Klemm L 25 E D-1900 (B9) von Oskar Dinort, schräg rechts dahinter die britische De Havilland DH 60 G „Moth“ G-AAEE (Startnummer K6), am Steuer Lady Mary Bailey. Im Hintergrund sind zwei Arado L II a erkennbar, nämlich die D-1873 (B4) von Hermann Stutz und die D-1876 (D1) von Dr. Georg Pasewaldt. (Slg. Kössler/ADL)

Streckenflug 7. Tag

Das Wetter war am 26. Juli 1930 in Breslau außerordentlich schlecht. Die Wolken reichten bis zum Erdboden herab und ließen nur wenige Meter Sicht zu, es regnete in Strömen und es herrschte ein äußerst heftiger Sturm. Erst als sich gegen Mittag die Sichtverhältnisse etwas gebessert hatten, konnte die Spitzengruppe auf die Reise gehen.

Butler (K5), der als erster die nächste Etappe Posen erreichte, setzte an einer sumpfigen Stelle des Platzes auf und zerbrach sich bei dem unvermeidlichen Kopfstand die Luftschraube. Da seine „Moth“ keinen Ersatzpropeller an Bord mitführte, mußte er eigentlich aus dem Wettbewerb ausscheiden. Butler erhob jedoch wegen der schlechten Beschaffenheit des Posener Platzes Protest, ließ eine eilig herbeigeschaffte Ersatzschraube aufziehen und flog weiter mit. Letzten Endes half ihm der Protest aber nichts, die oberste Sportleitung beschloß seine Disqualifikation. Die übrigen Teilnehmer der Spitzengruppe erledigten die Zwangslandung in Posen ohne Beschädigung.

Am Abend befanden sich Poß (B8), Broad (K3), Thorn (K1) und Erzherzog Habsburgo-Borbón (T5) in Warschau, während Morzik (B3), Dr. Pasewaldt (D1) und Finat (M2) in Posen übernachteten.

Das Gros der Teilnehmer, das in Pau so lange aufgehalten worden war, lag noch weit zurück. Das Schlußlicht bildete Aichele (E9) in Zaragoza – seine BFW M 23 war dort durch die Ungeschicklichkeit eines anderen Wettbewerbers beschädigt worden.

In Lyon ereignete sich ein für die deutschen Flieger besonders tragischer Unfall, bei dem Ing. Erich Offermann, einer der erfolgreichsten und ältesten Piloten, und sein Navigator Erich Jerzembki den Tod fanden. Offermann erreichte, von Nimes kommend, um 18.09 Uhr den Flugplatz von Lyon und schwebte zur Landung ein. Seine BFW M 23 (C4) überflog in geringer Höhe die Kaserne des 35. Fliegerregiments und streifte dabei die Hochantenne der Militärfunkstation. Alle Bemühungen des Piloten, die Maschine wieder in seine Gewalt zu bekommen, waren vergeblich. Sie stürzte aus etwa 50 m Höhe auf das Dach der Funkstation. Der Aufprall war so heftig, daß das Flugzeug in zwei Teile zerbrach und der Motor in das Dachgeschoß eindrang. Die beiden Insassen wurden auf den Kasernenhof geschleudert. Die herbeieilenden Soldaten konnten bei Offermann nur den sofortigen Tod feststellen! Jerzembki zeigte noch schwache Lebenszeichen, erlag aber nach wenigen Minuten seinen Verletzungen.



Der 26. Juli 1930 war ein rabenschwarzer Tag für die deutschen Flieger: Bei der Landung in Lyon stürzte die BFW M 23 c D-1885 (C4) ab, Ing. Erich Offermann, einer der erfahrensten deutschen Piloten, und sein Navigator Erich Jerzembki fanden den Tod.

An diesem Tag ereilte noch eine weitere deutsche Maschine ihr Schicksal, zum Glück ohne daß die Besatzung Schaden nahm: Neiningen hatte unterwegs schon mehrfach mit dem Motor seiner Darmstadt D 18 (D4) Schwierigkeiten gehabt. Das Armstrong-Siddeley-Triebwerk wies bereits vor dem Rundflug eine stattliche Betriebsstundenzahl auf. Als sich die D 18 über dem Golfe du Lion befand, riß ein Zylinderkopf ab und aus dem Kurbelgehäuse brach ein größeres Stück heraus.

Navigator Starck schilderte die letzten Flugstunden:

„Gegen Barcelona verflacht sich die Küste zu einer fruchtbaren Ebene, ausgefüllt mit schönen Gärten und Orangenwäldern. Über diesem Gelände, wo keine Notlandemöglichkeit vorhanden war, fing unser Motor plötzlich an furchtbar zu rumpeln. Durch starkes Drosseln konnten wir ihn dazu bewegen, die letzten Kilometer bis Prat durchzuhalten. Nach der Landung stellten wir fest, daß sich infolge der sehr großen Hitze die Propellerschrauben gedehnt hatten und infolgedessen der Propeller nicht mehr fest saß.

Nachdem der Schaden behoben war, verließen wir den kleinen Platz, um die zweite Tagesetappe nach Nimes zurückzulegen. Abermals mußten wir die Pyrenäen überfliegen, dann ging's hinaus auf das blaue Meer. Die Küste lag bald außer Sicht. Es ist wohl eines der schönsten Gefühle, unter sich nur eine unbegrenzte Wasserfläche und über sich den endlos dunklen Himmel zu haben.



Für die Akaflieg Darmstadt nahmen Rudolf Neininger als Pilot und Kurt Starck als Navigator am Europaflug 1930 teil. Hinter ihnen steht die Darmstadt D 18 D-1561 (D4).

(Foto BA Berlin)

Ein lautes Krachen weckte mich plötzlich aus meiner Träumerei, dann gingen harte Stöße durch die Maschine, und als erstes hingte ich ganz automatisch meinen Fallschirm ein. Da ließ das Krachen nach und der Motor drehte sich, nur noch vom Fahrtwind getrieben, langsam weiter, ab und zu ein Ächzen von sich gebend. Glücklicherweise tauchte vor uns gerade ein Dampfer auf, den wir im Gleitflug erreichen konnten. Während Neininger in 200 m noch eine Steilkurve um das Schiff drehte, kletterte ich aus meiner Kabine und stellte mich auf das untere Tragdeck. Wir riefen noch beide der Schiffsbesatzung zu, um dann mit lautem Krachen in das Wasser einzutauchen. Ein harter Schlag machte mich für kurze Zeit bewußtlos. Als ich zu mir kam, war es ringsherum dunkel. Einige Schwimmstöße brachten mich an die Meeresoberfläche. Da entdeckte ich auch die Überreste unserer Maschine, von der nur noch der Schwanz heraussauste. Ich kletterte auf die höchste Spitze des Seitensteuers, um besser sehen zu können, da erschien auch Neininger, hustend und spuckend, er hatte sehr viel Wasser schlucken müssen, bis er sich aus der Kabine befreien konnte. Wir sprachen beide kein Wort miteinander, bis uns ein Boot auf den Dampfer gebracht hatte. Mit einem kräftigen Schluck Rum, den uns der Kapitän, ein kleiner freundlicher Korse, anbot, spülten wir unseren Ärger über unser Pech hinunter.“

Es gelang dann sogar noch, das auf dem Kopf stehende Flugzeug im nicht allzu tiefen Wasser zu erkennen, mit Stangen ein Seil um das Rumpfende zu schlingen und es an Bord des Dampfers „Jurcif“ zu hieven. Im Gegensatz zu Neininger und Starck, deren Lebensgeister nach den „anfeuernden“ Getränken wieder voll zurückkehrten, war ihrer Darmstadt D 18 das Bad überhaupt nicht bekommen. Es blieb nichts anderes übrig, als den treuen Vogel abzuwracken.

Noch ein dritter deutscher Teilnehmer verabschiedete sich aus dem Wettbewerb, nämlich von Dungern auf Arado L II a (C8). In den damaligen Fachzeitschriften gab es über den Hergang zwei unterschiedliche Versionen: Laut „Luftschau“ und „Luftwacht“ streikte kurz vor Sevilla der Argus-Motor des Arado-Schulterdeckers. Die Maschine „hungerte“ sich zwar noch bis zum Flugplatz durch, aber bei der Landung gab es Bruch. Da eine Reparatur ohne fremde Hilfe nicht möglich war, mußte v. Dungern ausscheiden. Er flog trotzdem außer Konkurrenz bis München weiter und von dort direkt nach Berlin. Die englische Zeitschrift „Flight“ verlegte den Vorfall dagegen in die Nähe von Pau und gab als Ursache Verorientierung an. Von Dungern landete demnach wohlbehalten auf einem kleinen ebenen Feld, mußte aber nach erfolgter Positionsbestimmung feststellen, daß dieses Feld für einen Start zu kurz war – es sei denn, man erleichterte die Maschine. Kurzentschlossen stieg Begleiter Blickle aus und machte sich per Zug auf den Weg nach Pau. Von Dungern bekam die leichter gewordene Arado heil in die Luft und traf ebenfalls wohlbehalten in Pau ein. Diese Vorgehensweise entsprach natürlich nicht den Regeln, und so wurde die C8 disqualifiziert.

Wolf Frhr. von Dungern mußte mit seiner Arado L II a D-1874 (C8) am 26. Juli 1930 aus dem Wettbewerb scheiden, weil er die geltenden Regeln verletzt hatte. Über den Ort und den Hergang dieses Verstoßes gibt es zwei unterschiedliche Versionen: Entweder geschah es in der Nähe von Pau oder kurz vor Sevilla. Einzelheiten finden sich im Text oberhalb dieses Fotos.



Auch einen ausländischen Wettbewerber erwischte es an diesem Tag: Der Pole Orlinski (02) mußte wegen fortwährender Ventilprobleme am Gipsy-Motor seiner PZL 5 in Madrid aufgeben.



Der Pole Boleslaw Orlinski hatte mit ständigen Ventilproblemen am Gipsy-Motor in seiner PZL 5 (Zulassung SP-ACX, Startnummer 02) zu kämpfen und gab schließlich in Madrid auf. (BA Berlin)



Zwischenlandung in München-Oberwiesenfeld: Die BFW M 23 c D-1888 (C7) von Dietrich Frhr. von Massenbach wird durch die Tankwarte der Mineralölfirma Dapolin betreut. Hinter diesem Namen stand die Deutsch-Amerikanische Petroleum Gesellschaft, 1937/1938 erfolgte die Umfirmierung auf den Markennamen ESSO. Unter der Bezeichnung Stanavo verkaufte der Standard-Oil-Konzern Flugbenzin und Flugmotoren-Schmierstoffe. (Slg. Achs)

Streckenflug 8. Tag

Als am 27. Juli um 16 Uhr in Berlin-Tempelhof die Beurkundung eröffnet wurde, befanden sich bereits neun Teilnehmer im Anflug auf Berlin. Morzik (B3), Dr. Pasewaldt (D1), der spanische Erzherzog (T5), Andrews (K4) und Finat (M2) hatten am Vormittag von ihren Übernachtungshäfen aus aufgeholt und Anschluß an die Spitzengruppe gefunden, die aus Broad (K3), Butler (K5, außer Konkurrenz), Thorn (K1) und Poß (B8) bestand.

Ziemlich gleichzeitig zwischen 14 und 14.30 Uhr starteten diese neun Maschinen von Danzig aus zur letzten Etappe. Um 16.33 Uhr landete Capt. Broad, Chefpilot der De Havilland-Werke, mit seiner „Moth“ als erster in Tempelhof. Um 16.59 Uhr folgten Thorn und Poß nahezu gleichzeitig. Als nächster landete um 17.13 Uhr Morzik, der Vorjahressieger, mit seiner BFW M 23c. Um 17.30 Uhr erschien Finat auf Caudron C 193, und wenige Minuten später traf Dr. Pasewaldt mit seiner Arado L II a ein. Um 17.53 und 17.56 Uhr landeten schließlich die beiden letzten der Spitzengruppe, Erzherzog Antonio von Habsburg-Bourbon auf De Havilland „Moth“ und Andrews auf Spartan „Arrow“.



Als erster Teilnehmer landete Captain Hubert S. Broad, Chefpilot der De Havilland-Werke, am 27. Juli 1930 um 16.33 Uhr mit seiner „Moth“ G-AAHR (K3) in Berlin-Tempelhof.

Damit hatten neun Teilnehmer binnen einer Woche die 7.560 km lange Strecke geschafft – und zwar sieben von ihnen ohne Strafpunkte, darunter auch die drei Deutschen Poß, Morzik und Dr. Pasewaldt. Unter Berücksichtigung des auf den meisten Etappen herrschenden Schlechtwetters war das ohne Frage eine hervorragende sportliche Leistung, die den Besatzungen das Äußerste abverlangt hatte.

Das Gros der Teilnehmer befand sich am Ende des achten Tages entlang der Strecke verteilt auf den verschiedenen Zwangslandeplätzen. In Danzig übernachteten Polte (F2) und Carberry (K7); beide hatten gewaltig aufgeholt, konnten aber die durch den langen Zwangsaufenthalt in Pau verstrichene Zeit natürlich nicht voll wettmachen.

Das Schlußlicht bildete von Gravenreuth (D7) in Sevilla. Seine Klemm L 25 mit dem neuen BMW X war am Vormittag in Zaragoza im Stand von einer startenden polnischen Maschine gerammt worden. Dabei hatte sein Propeller Schaden genommen, und weil keine Ersatzluftschraube an Bord war, mußte v. Gravenreuth ausscheiden. Er flog aber trotzdem die ganze restliche Strecke außer Konkurrenz weiter und landete am 1. August wohlbehalten in Berlin. Damit hatte der kleine neuentwickelte BMW-Fünfzylinder-Sternmotor seine Betriebsreife bewiesen. Trotzdem ging dieses Triebwerk nicht in Serie.

Werner Frhr. von Gravenreuth flog im Wettbewerb die Klemm L 25 VI a mit dem neuen BMW X-Sternmotor, Zulassung D-1654. In Zaragoza rammte eine startende polnische Maschine seine Klemm, dabei nahm sein Propeller Schaden. Weil keine Ersatzluftschraube an Bord war, mußte v. Gravenreuth ausscheiden.





Im Flughafen Berlin-Tempelhof hat sich eine gewaltige Menschenmenge angesammelt, um das Eintreffen der Teilnehmer des Europarundflugs 1930 mitzuerleben.



Die ersten sechs in Tempelhof eingetroffenen Teilnehmer, von links nach rechts: Dr. Georg Pasewaldt (D1), Fritz Morzik (B3), Thorn-Begleiter Foord, Capt. Hubert S. Broad (K3), Sydney A. Thorn (K1), Alan S. Butler (K5) und Reinhold Poss (B8). Von ihnen hatte Butler die letzten Etappen ab Posen außer Konkurrenz absolviert.



*Dieses Foto wurde kurze Zeit später aufgenommen und zeigt die ersten neun in Berlin gelandeten Teilnehmer.
 (stehend v.l.n.r.): Hugh J. Andrews (K4), Maurice Finat (M2), Communeau (M2), Foord (K1), ??, Sydney A. Thorn (K1),
 Alan S. Butler (K5), Richard von Kehler (Präsident des AeCD).
 (sitzend v.l.n.r.): Eydt (D1), Dr. Georg Pasewaldt (D1), Fritz Morzik (B3), Adolf Schiel (B3), Hubert S. Broad (K3),
 Reinhold Poss (B8).*



Ministerialdirigent Ernst Brandenburg, Leiter der Abt. Luftfahrt im RVM, begrüßt den französischen Piloten Maurice Finat (links) und seinen Begleiter Communeau (rechts) bei der Ankunft in Tempelhof.

Streckenflug 9. bis 14. Tag

Vom 28. Juli bis zum 2. August 1930 landeten nach und nach weitere 31 Flugzeuge in Tempelhof.

Am 28. Juli schafften es von den deutschen Teilnehmern Polte (F2) und Dinort (B9) bis ins Ziel. Stein (B5) erlitt in Wien einen Propellerschaden (wahrscheinlich infolge Materialfehlers) und mußte nach Austausch der Luftschraube die restliche Strecke außer Konkurrenz fliegen, weil das Ersatzteil nicht aus Bordbeständen stammte. Bei dem Polen Lewoniewski (O7) setzte sich kurze Zeit nach dem Start in Wien die Ölzufuhr des Motors dicht und verursachte einen Kolbenfresser. Er wurde zu einer Notlandung auf freiem Feld gezwungen und schied mit seiner PWS 51 aus dem Wettbewerb aus.



Die Albatros L 101 D-1895 (B5) von Wolfgang Stein erlitt am 28. Juli in Wien einen Propellerschaden. Da die aufgezo- gene Ersatzluftschraube nicht zum Bordbestand gehörte, mußte Stein den Wettbewerb verlassen und konnte den Rest der Flugstrecke bis nach Berlin nur außer Konkurrenz zurücklegen.

Das Foto zeigt anschaulich, wie gut dank Klappverkleidung das Triebwerk zugänglich war.

(rechts): Der Pole Józef Lewoniewski mußte am 28.7. kurz nach dem Start in Wien auf freiem Feld notlanden und schied mit seiner PWS 51 (Zulassung SP-ADC, Startnr. 07) aus dem Wettbewerb aus.



(unten): Die BFW M23 c von Aichele (D-1924, Startnr. E9) mußte am 29.7. auf dem Streckenabschnitt Danzig - Berlin notlanden und damit kurz vor dem Ziel aufgeben.

(DTM Berlin)



Am 29. Juli trafen Lusser (A2), Risztics (A9), Roeder (A8), Osterkamp (B7), Notz (C1), Massenbach (C7), Peschke (C9) und Krüger (E8) in Berlin ein. Aichele (E9) mußte wegen eines Propellerschadens – vermutlich Materialfehler wie am Vortag bei Stein – auf der Strecke zwischen Danzig und Berlin notlanden, praktisch schon das Zielband vor Augen! Aber es half nichts, er mußte ausscheiden. Ebenso unglücklich traf es Dr. King (F1): Seiner BFW M 23c ging auf der gleichen Etappe das Benzin aus, die nachfolgende Notlandung kurz vor Freienwalde an der Oder endete mit einem Bruch.

Auch Dr. King erwischte es am 29.7.: Auf der Etappe von Danzig nach Berlin ging seiner BFW M 23c (F1) schlicht das Benzin aus. Die kurz vor Freienwalde/ Oder endete mit einem Bruch.



Am 30. Juli trafen von Freyberg (C3), von Köppen (C5), von Waldau (C6), Siebel (E6), Spengler (D5), Benz (E1) und Stein (B5, außer Konkurrenz) in Tempelhof ein. Am 31. Juli erreichte Gothe (E2) das Ziel, am 1. August schließlich Böhning (D8).



(oben): Am 29. Juli trafen Waldemar Roeder (A8) und Johann Risztics (A9) mit ihren Junkers A 50 in Tempelhof ein, zwei Tage später folgte ihr Kollege Alfred Gothe mit seiner A 50 (E2, D-1863).
(unten): Am 1. August erreichte auch Hans Böhning am Steuer der BFW M 23 b D-1889 (D8) den Zielort.



Am 2. August landete als letzter in der Wertung befindlicher Teilnehmer der Schweizer Kolp (S 2), der schwer erkrankt war und trotz 40 Grad Fieber als einziger Wettbewerber mit zwei Begleitern an Bord strafpunktfrei über die Strecke gekommen war!



Diese Klemm VL 25 V a absolvierte im März 1930 ihren Erstflug, wurde im Juli 1930 für die Leichtflugzeugbau Klemm GmbH als D-1904 zugelassen und noch im gleichen Monat in die Schweiz geliefert. Neuer Eigentümer wurde Ch. Kolp in St. Gallen, das Kennzeichen änderte sich in CH-258. In dieser Form nahm die Maschine für die Schweiz am Europaflug teil, ihre Startnummer lautete S2. Sie war übrigens das einzige Flugzeug, welches mit drei Personen an Bord am Wettbewerb teilnahm (das ging ohne Probleme, weil die Version VL 25 ja die dreisitzige Variante der L 25 darstellte).



Die drei polnischen Teilnehmer Dudziński (05), Babiński (06) und Muslewski (P5) trafen dagegen zu spät in Berlin ein und wurden disqualifiziert.



Der Pole Piotr Dudziński traf mit seiner PWS 8, SP-ADA (05), später als dem im Reglement festgelegten Schlußtermin des Wettbewerbs in Berlin ein und wurde disqualifiziert.



Zbigniew Babiński auf PWS 50 (Kennzeichen SP-ADB, Startnummer 06) widerfuhr das gleiche Schicksal wie seinem Landsmann Dudziński, auch er landete in Berlin erst nach Wettbewerbsende. (Slg. Robert Schulte)

Damit waren von 60 gestarteten Teilnehmern insgesamt 42 wieder in Tempelhof gelandet, allerdings 6 von ihnen außer Konkurrenz. Damit blieben für die anschließende technische Prüfung gemäß Reglement 36 Bewerber übrig, denn nur die ordnungsgemäße Absolvierung des Streckenfluges ermöglichte auch eine Wertung im technischen Wettbewerb. Das Ergebnis des Streckenfluges, die Flugzeiten sowie die erreichten Punkte für Zuverlässigkeit und Durchschnittsgeschwindigkeit sind in Tabelle 4 zusammengefaßt. Ein Blick in diese Tabelle macht deutlich, wie knapp der Ausgang des Streckenfluges war. Allein acht Teilnehmer lagen in der Wertung zwischen 260 und 270 Punkten: Broad, Butler, Carberry, Poß, Morzik, Polte, Notz und Miß Spooner. Butler war zwar gemäß Reglement ausgeschieden, es lief jedoch ein Protest wegen der schlechten Platzbeschaffenheit in Posen, so daß man ihn zunächst einmal mitberücksichtigen mußte.

Die von Broad und Butler gesteuerten Doppeldecker De Havilland „Moth“ waren die schnellsten Maschinen des Streckenfluges gewesen, gefolgt von dem amerikanischen Monocoupe-Hochdecker unter Carberry und wiederum einer „Moth“ unter Miss Spooner. Mit einem deutlichen Abstand von rund 20 km/h folgten die vier bestplatzierten Deutschen: zwei BFW M 23c und zwei Klemm L25E – ein Beweis dafür, daß der freitragende Tiefdecker in der Reisegeschwindigkeit nicht unbedingt dem verspannten Doppeldecker überlegen sein mußte. Auf Grund des knappen Streckenflug-Ergebnisses wurde der Ausgang des technischen Wettbewerbs mit besonderer Spannung erwartet, denn hier mußte nun die Entscheidung fallen über Sieg oder Platz!

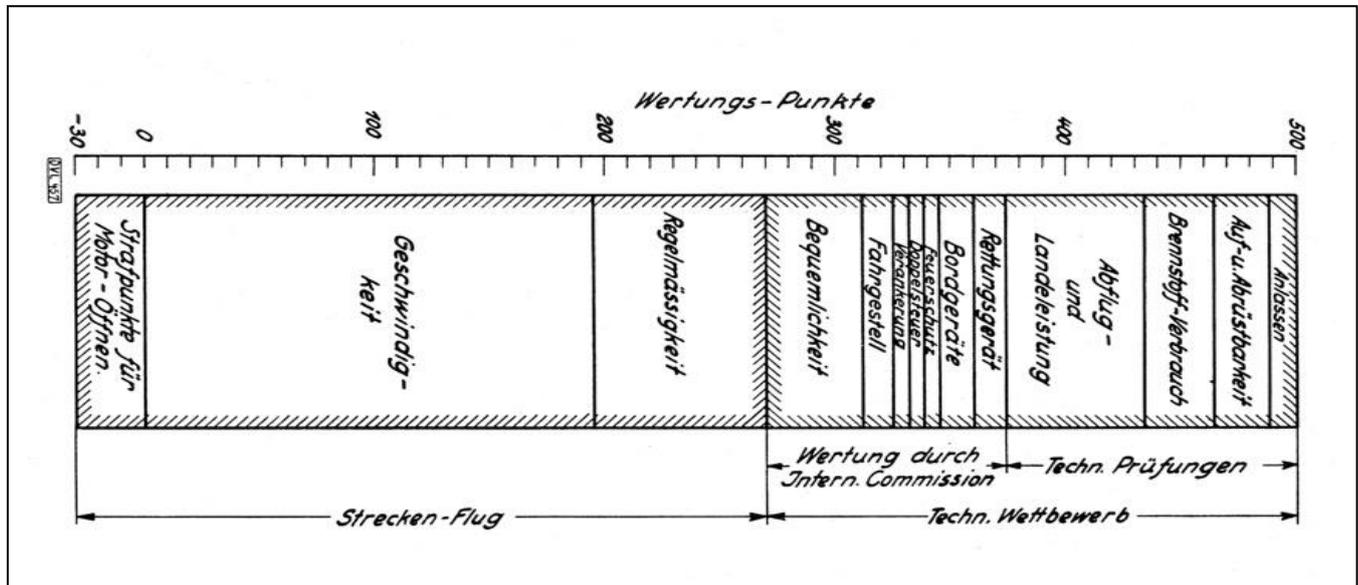


Miss Winifred Evelyn Spooner (rechts) und ihre Begleiterin Mrs. Heywood während des Streckenflugs an ihrer De Havilland „Moth“ (G-AALK, Wettb.Nr. K8) (Slg. Hazewinkel)

Der Technische Wettbewerb

Der zweite Teil des „Challenge International 1930“ fand in den Tagen vom 1. bis zum 7. August im Flughafen Berlin-Staaken statt. Er bestand aus den Prüfungen:

- praktische Eigenschaften (Höchstpunktzahl 140)
- Brennstoffverbrauch (Höchstpunktzahl 30)
- Abflug- und Landeleistung (Höchstpunktzahl 60).



Prüfung der praktischen Eigenschaften

Die Bewertung der praktischen Eigenschaften wurde am 1., 2. und 5. August vorgenommen. Der Umfang dieses Prüfungsabschnitts glich demjenigen des vorjährigen Wettbewerbs, verschiedene Ausstattungsdetails waren allerdings neu aufgenommen worden: So gab es besondere Gutpunkte für eine geschlossene Kabine bzw. Kabinenhaube („Limousinenanordnung“), einen Kofferraum, nebeneinanderliegende Sitze, für einen dritten Sitz, für besondere Instrumentierung (Kreisel-, Quer- und Längsneigungsmesser) usw.

Die Zeit für das Ab- und Aufrüsten war auf 20 Minuten verlängert worden. Und das Tor, durch welches die abmontierten Flugzeuge geschoben werden mußten, maß jetzt 3,50 m x 3,50 m, war also um 50 cm breiter als 1929.

Die von den einzelnen Teilnehmern während der technischen Prüfung erzielten Punkte sind in Tabelle 5 zusammengestellt.

Die Ausrüstungs- und Ausstattungsprüfung gewann danach eindeutig die amerikanische Monocoupe-Special (K7), die eine vorbildliche Instrumentierung und Sitzanordnung aufwies. Es folgten auf den nächsten Plätzen die drei Junkers A 50 „Junior“ und dann die Arado-L II a-Schulterdecker. Die BFW- und Klemm-Flugzeuge, die beim Streckenflug so gut abgeschnitten hatten, glänzten in dieser Disziplin nicht gerade.

Das Ab- und Wiederaufrüsten entschieden dagegen die BFW M 23 klar für sich, mit einigem Abstand gefolgt von den Klemm L 25.

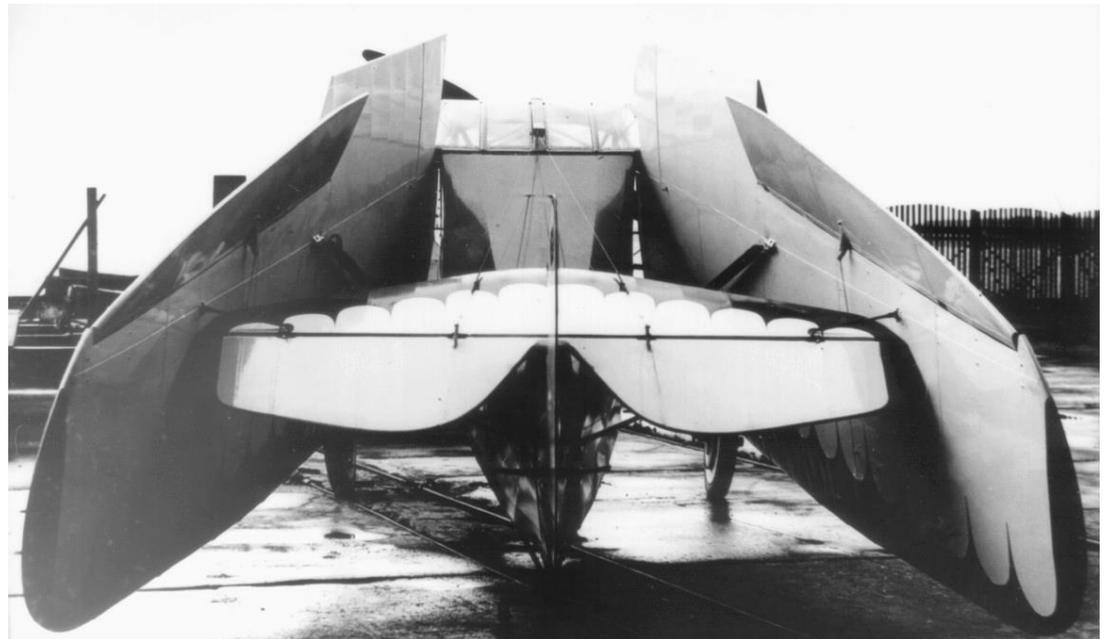
In der Anlaßprüfung (bewertet wurden Dauer des Anlassens bei kaltem und bei warmem Motor sowie die Anlaßmethode) hatten zum Ausgleich fast alle Klemm-Maschinen die Nase vorn, von den Ausländern konnte da allein die polnische RWD 2 (P3) mithalten.

Die Wertungen der praktischen Eigenschaften gaben einigen Anlaß zur Kritik, zumal die Internationale Sportkommission bei der Prüfung der Ausstattung und Ausrüstung gemäß Reglement nur die Gesamtpunktzahl bekanntgab, während die Einzelwertungen geheim blieben. Damit wußten weder die Teilnehmer noch die Konstrukteure, welche Ausrüstungsdetails nun besonders gut oder schlecht abgeschnitten hatten. Immerhin ging es hier um maximal 110 Punkte, die sich in der Gesamtwertung des „Challenge International“ schon erheblich niederschlagen und die Platzierung deutlich verändern konnten.



Der spanische Erzherzog Antonio Habsburgo-Borbón mit seiner De Havilland DH 60 G „Moth“ M-CKAA (T5) beim Erledigen des Prüfungspunktes „Ab- und Wiederaufrüsten“. Dabei mußte das Flugzeug so weit abmontiert werden, daß es durch ein Tor von 3,50 x 3,50 m paßte, und anschließend wieder flugfertig aufgerüstet werden. Die ganze Aktion durfte nicht länger als 20 Minuten in Anspruch nehmen.

Zwei Bilder vom Ab- und Wiederaufrüsten der Arado L II a. Zunächst wurden die vorderen Stiele beider Flügelhälften an den jeweiligen Rumpfknotenpunkten gelöst und an die Flächen geklappt. Nach dem Lösen der beiden Vorderholmanschlüsse am Rumpf konnte die betreffende Flügelhälfte um eine horizontale Achse parallel zum Hinterholm und zugleich um eine vertikale Achse nach hinten geschwenkt werden. Das Gewicht der Fläche wurde hierbei durch den hinteren Stiel getragen.



Bei der BFW M 23 c konnten zum Abrüsten die beiden Flügelhälften nach Lösen des unteren Hauptholm- und des Hilfsholmbeschlages jeweils um den oberen Hauptholmbeschlag gedreht und dann an den Rumpf angeklappt werden.

(Slg. Hazewinkel)



Auch die Außenflügel der Junkers A 50 c, die mit jeweils vier Kugelverschraubungen am Flügelmittelstück angeschlossen waren, ließen sich, wenn man diese Verbindungen gelöst hatte, um die horizontale Achse drehen und zugleich um die Vertikalachse nach hinten schwenken.

Auf dem unteren Foto passiert die D-1862 (A8) von Waldemar Roeder gerade das Kontrolltor.





(oben):

Bei der Ausrüstungs- und Ausstattungsprüfung kam die BFW M 23 c, die beim Streckenflug so gut abgeschnitten hatte, nicht gerade vorteilhaft weg. Die geschlossene Kabine machte einen eher provisorischen Eindruck, nebeneinanderliegende Sitze gab es nicht, insgesamt lud der beengt wirkende Insassenraum kaum zu längeren Reisen ein.

(EADS München)

(unten):

Der Innenraum der Arado L II a schnitt in der Prüfung deutlich besser ab als bei der BFW M 23. Besonders vorteilhaft wirkten insgesamt die Geräumigkeit und natürlich die Platzanordnung mit zwei nebeneinanderliegenden Sitzen. Auch der oben am Dach angelenkte Steuerknüppel wurde positiv bewertet, weil dies im unteren Bereich für freien Fußraum sorgte.



Auch die Klemm L 25 E schnitt bei der Ausrüstungs- und Ausstattungsprüfung nur mittelmäßig ab, aus den gleichen Gründen wie die BFW M 23. Die verschiebbaren Segmente der Kabinenhaube wirkten noch improvisierter auf der Rumpfoberseite angebracht als die Kabinenabdeckung bei der M 23.



Aufmerksame Beobachter auf dem Flugfeld Berlin-Staaken während der Technischen Prüfung: In der stehenden Gruppe erkennt man links den französischen Oberst-Ingenieur Hirschauer, rechts von ihm Kwiczinski (Polen) und Obltn. Köhli (Schweiz), alle drei Mitglieder der FAI-Sportkommission. Vor ihnen im Gras sitzen Miss Spooner sowie die „Schlachtenbummler“ Cook (ganz links) und Alford Williams (US-Fliegeroffizier, rechts neben Miss Spooner).

Brennstoffverbrauchs-Prüfung

Am 3. August fand die Brennstoffverbrauchsprüfung statt. Der Meßflug ging wie im Vorjahr über eine geschlossene Bahn von 300 km Länge. Die Strecke führte von Staaken entlang der Eisenbahnlinie zur Elbbrücke bei Stendal und mußte zweimal in jeder Richtung durchflogen werden. Die Punktbewertung des Brennstoffverbrauchs erfolgte analog zum Wettbewerb des Jahres 1929.

Spengler auf Klemm L 25 (D5) wurde disqualifiziert, da er während des Meßfluges seinen Ersatzpropeller nicht mitführte und damit gegen die Ausschreibungsbestimmungen verstieß (alle Teilnehmer mußten zur technischen Prüfung so antreten wie beim Streckenflug).

Das Ergebnis der Verbrauchsprüfung war recht gemischt: Alle Klemm lagen vorn, von den BFW M 23 schnitten etliche recht gut und andere ziemlich schlecht ab, auch die Junkers A 50 und Arado L II a gehörten zur Spitzengruppe. Aber die ausländischen Teilnehmer hielten gut mit: Acht von ihnen erreichten ebenfalls die Höchstpunktzahl.

Für den praktischen Alltagsbetrieb hatten die erfliegenen Verbrauchswerte kaum Bedeutung: Es war nämlich gestattet, den Motor durch Auswechseln der Vergaserdüse auf kleinsten Verbrauch einzuregulieren. Das entsprach aber keinesfalls den Verhältnissen im Reiseflug, die ja durch die Verbrauchsprüfung eigentlich bewertet werden sollten! Für den normalen Flugbetrieb ergab die gewählte Düsenbestückung ein viel zu mageres Gemisch – was dazu führte, daß etliche Teilnehmer beim Start zum Meßflug kaum aus dem Staakener Platz herauskamen.

Prüfung der Start- und Landeleistung

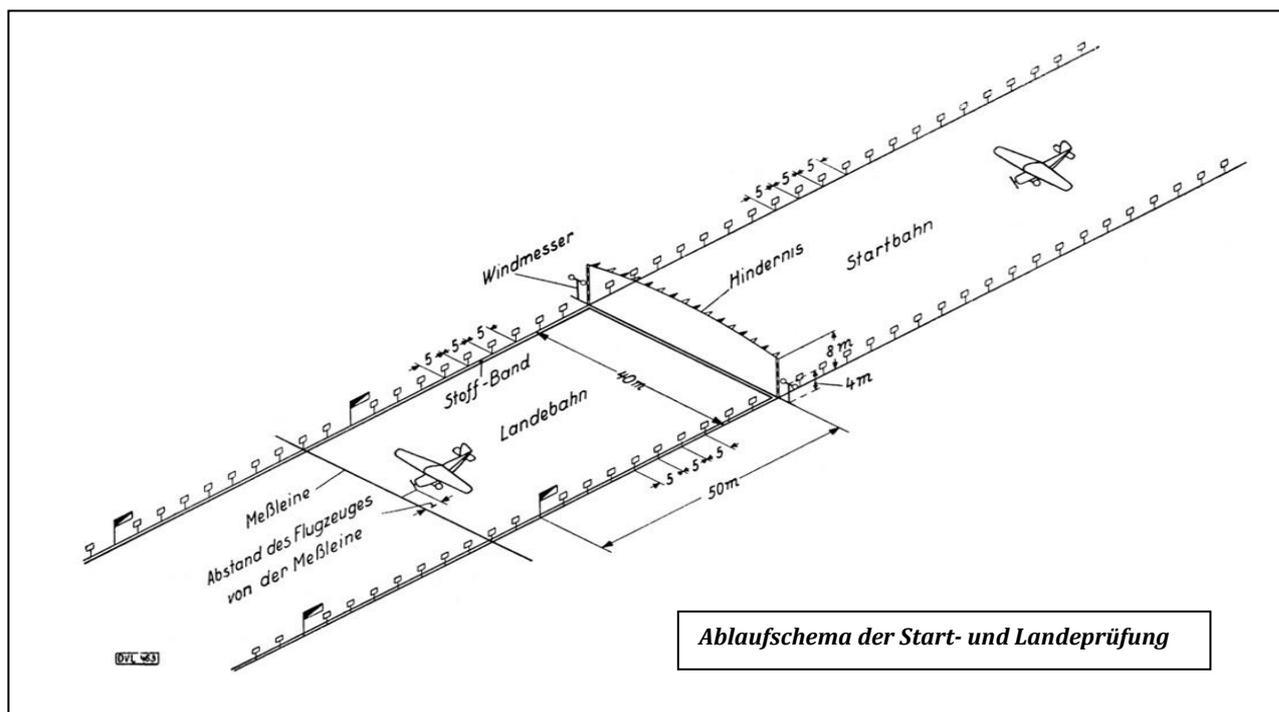
Am 6. und 7. August wurde schließlich die Start- und Landeprüfung durchgeführt. Die Startleistung wurde dadurch ermittelt, daß jeder Teilnehmer gegen ein 8 m hohes Hindernis (loses Seil mit Wimpeln) starten und dieses Hindernis überfliegen mußte. Als Maßstab für die Bewertung diente die im Wettbewerb erzielte kürzeste Startstrecke, die mit 30 Punkten honoriert wurde. Bei den anderen Flugzeugen verringerte sich die Punktzahl entsprechend der erreichten Startstrecke nach einer festgelegten Formel. Strecken über 400 m wurden überhaupt nicht gewertet.

Die Landeleistung wurde dadurch geprüft, daß über das gleiche 8 m hohe Hindernis in ein Landefeld von 40 m Breite hinein gelandet werden mußte. Für die kürzeste Landestrecke, die wiederum als Maßstab für die Bewertung der anderen Flugzeuge diente, wurden 30 Punkte zuerteilt. Landestrecken über 400 m wurden ebenfalls nicht bewertet.

Jedem Wettbewerber standen zunächst zwei Übungsversuche zu, anschließend waren zwei gewertete Starts und Landungen auszuführen. Von diesen kam jeweils das bessere Ergebnis in die Wertung.

Die beste Startleistung erzielte Krüger auf BFW M 23 c (E8) mit nur 125,5 m Startstrecke. Die beste Landeleistung hatte Osterkamp auf Klemm L 25 I a (B7) mit 127,3 m Landestrecke aufzuweisen.

Auch bei diesem Prüfungsteil waren die erreichten Werte kaum auf den praktischen Betrieb übertragbar, da sie von besonders qualifizierten Piloten mit allen fliegerischen Raffinessen und von Flugzeugen mit fast völlig entleerten Tanks erfliegen wurden.

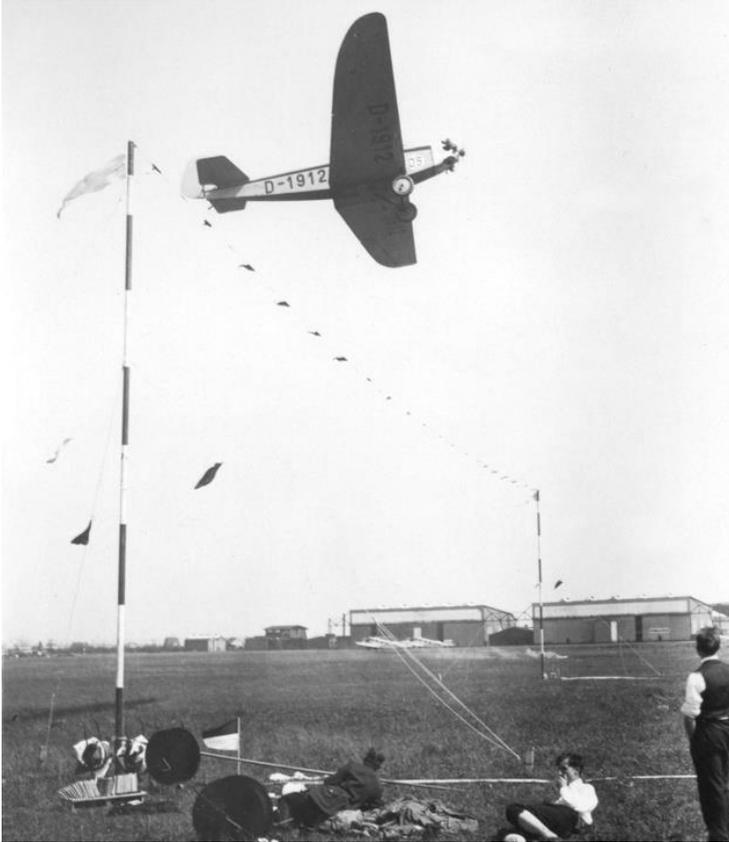




(oben): Aufbau der Masten, Hindernis- und Bodenmarkierungen sowie der Meßgeräte für die Start- und Landeprüfung.

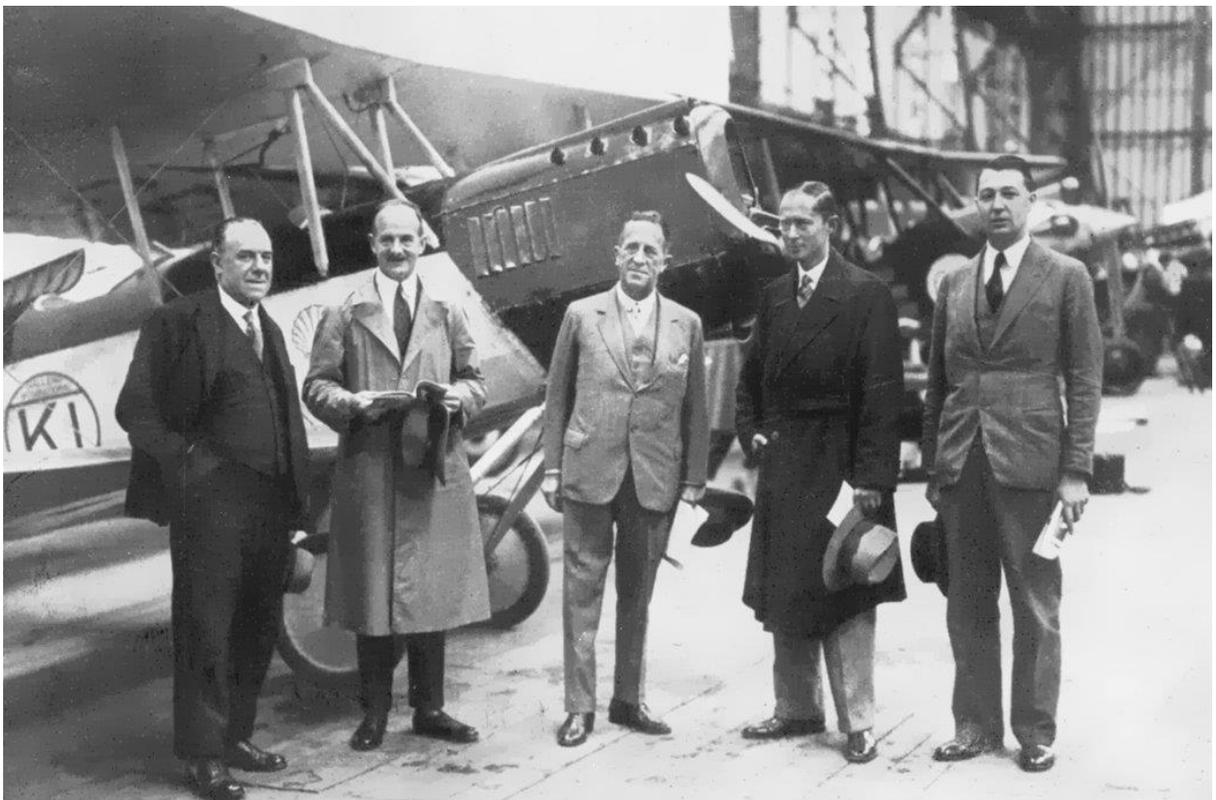
(unten): Starten bzw. Landen so knapp wie möglich über die Hindernisschnur hinweg. Links die Klemm VL 25 V a des Schweizer Charles Kolp (CH-258, Wettb.Nr. S2), rechts die DH 60 G „Moth“ von Winifred Evelyn Spooner (G-AALK, Wettb.Nr. K8).





(oben): Die Start- und Landeprüfung im vollen Gang. Das linke Foto zeigt die Klemm L 25 IV a (D-1912, Wettb.Nr. D5) von Walter Spengler beim Einschweben über dem Hindernisseil, im rechten Bild ist die britische Spartan „Arrow“ (G-AAWZ, Wettb.Nr. K4) von Hugh J. Andrews beim steilen Start über die Hindernisschnur zu sehen.

(unten): Sir William Sefton Brancker, Director of Civil Aviation und Präsident der Royal Aeronautical Society (Mitte), besucht die Europaflieger in Staaken; rechts von ihm Gerd von Hoepfner, Vizepräsident des AeCD und Vorsitzender der Internationalen Sportkommission des Europarundfluges 1930.



Das Endergebnis

Nach Beendigung der technischen Prüfung warteten Aktive, Funktionäre und Zuschauer gespannt auf das Endresultat. Dank der guten Organisation und der unermüdlichen Arbeit der technischen Sportkommission konnte bereits am 7. August das Endergebnis bekanntgegeben werden:

1. Platz: Morzik und Schiel auf BFW M 23 c (B3)
2. Platz: Poß und Staschinski auf Klemm L 25 E (B8)
3. Platz: Notz und Brohm auf Klemm L 25 E (C1)
4. Platz: Miss Spooner und Mrs. Heywood auf DH 60 G Moth (K8)

Die Plazierung der weiteren Teilnehmer ist Tabelle 6 zu entnehmen.



(oben):
Fritz Morzik und sein Begleiter Adolf Schiel, die Sieger des Europarundflugs 1930, Startnummer B3. (BA Berlin)

(unten links):
Reinhold Poß belegte den zweiten Platz, Startnummer B8.

(unten rechts):
Oskar Notz schaffte den dritten Platz, Startnummer C1. (DTM Berlin)





(oben links):

Winifred Evelyn Spooner, Startnummer K8, erreichte in der Endwertung den vierten Platz und war damit bester ausländischer Teilnehmer. (Wokingham TC)

(oben rechts):

Dr. Georg Pasewaldt und sein Begleiter Eyd schafften Platz 22 im Gesamtklassement, Startnummer D1..

(links):

Hubert S. Broad, Gerd von Hoepfner und Alan S. Butler nach dem Eintreffen in Berlin-Tempelhof vor der De Havilland „Moth“ von Butler (G-AAXG, Wettb.Nr. K5).

Broad flog im Wettbewerb die Startnummer K3, ebenfalls eine De Havilland „Moth“ und landete auf dem achten Platz.

Butler beendete den Flug außer Konkurrenz, weil er sich bei einem Kopfstand auf dem Flugplatz Posen die Luftschraube zerschlagen hatte. Da seine „Moth“ keinen Ersatzpropeller an Bord mitführte, zog er schnell eine von dritter Seite angelieferte Luftschraube auf und mußte deshalb gemäß Reglement eigentlich aus dem Wettbewerb ausscheiden; er hatte dagegen aber Protest erhoben wegen der unzumutbaren Platzbeschaffenheit.

(BA Berlin)

Nachdem sich beim Streckenflug ein regelrechter Zweikampf zwischen England und Deutschland entwickelt und zu einem Kopf-an-Kopf-Zwischenergebnis geführt hatte, fiel das Endresultat nun unerwartet klar aus. Zumal sich nicht weniger als sieben deutsche Sportflieger unter den zehn Besten der Gesamtwertung befanden.

Fritz Morzik und Adolf Schiel, den Siegern des Jahres 1929, war es wiederum gelungen, die höchste Punktzahl zu erringen und zum zweiten Mal den Wanderpokal „Coup Challenge International“ nach Deutschland zu holen.



Der Schweizer Jean-René Pierroz flog im Challenge International 1930 den Kabinen-Schulterdecker Breda 15 aus italienischer Fabrikation. Unter der Startnummer S1 belegte er in der Endwertung Platz 14 von 35 Teilnehmern.

Die polnische RWD 4 wurde von Jerzy Bajan (P2) geflogen und erreichte nur Platz 32.
(Slg. Robert Schulte)



IM INTERNATIONALEN RUNDFLUG 1930
 ERSTER: Morzik auf B. F. W. M 23 c mit ARGUS As 8
 ZWEITER: Poss auf Klemm L 25 e mit ARGUS As 8
 DRITTER: Notz auf Klemm L 25 e mit ARGUS As 8
 IM ITALIENISCHEN RUNDFLUGE
 DRITTER: Lusser auf Klemm L 25 e mit ARGUS As 8
 BELGISCHER KOENIGSPOKAL
 SIEGER: Lusser auf Klemm L 25 e mit ARGUS As 8



ARGUS-MOTOREN-GESELLSCHAFT M.B.H.
 BERLIN-REINICKENDORF

Das Endergebnis des Wettbewerbs wird um so beachtlicher, wenn man berücksichtigt, daß ausgerechnet das Land, dessen Luftfahrt vor gut zehn Jahren noch total ausgerottet werden sollte, dem die Förderung des Flugsports aus öffentlichen Mitteln untersagt war und dessen Flugzeugindustrie sich nicht auf heimische Militäraufträge stützen konnte, auch den siegreichen Maschinenpark stellte: die Flugzeugmuster BFW M 23 und Klemm L 25, angetrieben durch den neuen Argus As 8-Motor, der damit seine Bewährungsprobe glänzend bestanden hatte.

Deutschland jubelte über den deutlichen Sieg, den anderen teilnehmenden Nationen blieb ob der erdrückenden deutschen Überlegenheit nur ein Zähneknirschen und der Vorsatz, beim nächsten „Challenge International“ die Scharte auszuwetzen und in jedem Fall zu verhindern, daß Deutschland den Wanderpokal ein drittes Mal und damit endgültig gewann.

Bis dahin waren noch zwei Jahre Zeit, denn der nächste Europarundflug sollte nach einem Beschluß der FAI erst 1932 veranstaltet werden. Es hatte sich nämlich gezeigt, daß ein Jahr für die Flugzeugbauer eine zu kurze Zeitspanne war, um entsprechende Lehren aus dem Vorjahreswettbewerb zu ziehen und eventuell sogar ein neues Flugzeugmuster bis zur Gebrauchsreife entwickeln zu können.

Werbeanzeige der Argus-Motoren-Ges. m.b.H., Berlin, aus der Zeit kurz nach dem Europarundflug 1930.

Fazit

Der Vorsitzende des Aero-Clubs von Deutschland, Gerd von Hoepfner, hatte im Vorwort zum Programm des Europarundfluges 1930 geschrieben, daß der Grundgedanke der Ausschreibung in der Förderung von mehrsitzigen Leichtflugzeugen bestünde, die allen Ansprüchen einer längeren Reise, d. h. einer ausreichenden Geschwindigkeit, einem großen Aktionsradius, größtmöglicher Zuverlässigkeit und weitgehender Bequemlichkeit entsprechen sollten. Auf der anderen Seite wurde angestrebt, den Anschaffungspreis und die Betriebskosten so niedrig zu halten, daß weite Kreise, seien es Privatpersonen oder Vereine, in der Lage sein würden, sich ein solches Flugzeug zu beschaffen. Dieser letzten Forderung glaubte man am besten dadurch Geltung zu verschaffen, daß man die Gewichte der Flugzeuge nach oben hin begrenzte.

Reine Renn- und Spezialflugzeuge hatte man mit Erfolg vom Wettbewerb ferngehalten. Die von BFW, Klemm und De Havilland eingesetzten Maschinen waren nicht nur die ersten in der Geschwindigkeitswertung, sondern auch unter den Besten der Start- und Landeprüfung. Die BFW- und Klemm-Flugzeuge überzeugten außerdem beim Auf- und Abrüsten sowie bei der Brennstoffverbrauchs- und der Anlaßprüfung und konnten so auch die ersten Plätze in der technischen Gesamtwertung belegen.



Der polnische Aeroclub gab anlässlich des Internationalen Rundflugs 1930 diese Bronzemedaille heraus.

ANHANG

Tabelle 1: Gemeldete Teilnehmer per 15. Mai 1930 (2 Seiten)

Die nachfolgende Auflistung aller fristgerecht eingegangenen Bewerbungen gibt den Stand bei Nachnennungsschluß wieder. Die Piloten mußten zu diesem Zeitpunkt noch nicht zwingend 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.

Korrekturen sind nur vorgenommen, soweit es sich um offensichtliche Fehler handelte.

Wettb.-Nr.	Flugzeugtyp	Triebwerk	gemeldet von	Pilot
Aero-Club von Deutschland				
A1	BFW M 23 b	Siemens Sh 13, 72/80 PS	Verein f. Luftfahrt Gladbach-Rheydt	Hans Kinna
A2	Klemm L 26 V	Argus As 8, 80/100 PS	Leichtflugzeugbau Klemm GmbH, Böblingen	Walter Spengler
A3	Klemm L 25 E	Argus As 8, 80/100 PS	Leichtflugzeugbau Klemm GmbH, Böblingen	Robert Lusser
A4	Ra-Ka RK 29	Siemens Sh 14 oder Argus As 8	Rheinische Luftfahrtindustrie, Krefeld	Antonius Raab
A5	De Havilland „Moth“	DH „Gipsy I“, 98 PS	Paul Ebner, Berlin	Paul Ebner
A6	Phoenix-Meteor L 2 c	Siemens Sh 13	Leichtflugzeugklub München	Christel-Mariele Schultes
A7	Phoenix-Meteor L 2 c	Siemens Sh 14	Dr. v. Langsdorff, Fürstenfeldbruck	Dr. Werner v. Langsdorff
A8	Junkers A 50	A-S „Genet“, 80/88 PS	Junkers Flugzeugwerk, Dessau	
A9	Junkers A 50	A-S „Genet“, 80/88 PS	Junkers Flugzeugwerk, Dessau	
B1	Phoenix-Meteor L 2 c	Siemens Sh 14	Österreich. Phoenix Flugzeugwerft GmbH, Wien	Roderich Kielhausen
B2	Phoenix-Meteor L 2 c	Siemens Sh 14	Österreich. Phoenix Flugzeugwerft GmbH, Wien	Johann Guritzer
B3	BFW M 23 b	Argus As 8	DVS, Braunschweig	Fritz Morzik
B4	Arado L II a	Argus As 8	DVS, Braunschweig	Hermann Stutz
B5	Albatros L 101	Argus As 8	DVS, Braunschweig	Hermann Steindorf
B6	Klemm L 25 I	Salmson AD 9, 40 PS	Düsseldorfer Aero-Club	Carl Sönning
B7	Klemm L 25 a	Salmson AD 9, 40 PS	Luftdienst GmbH, Berlin	Theodor Osterkamp
B8	Klemm L 25 e	Argus As 8	Luftdienst GmbH, Berlin	Reinhold Poß
B9	Klemm L 25 e	Argus As 8	Friedrich W. Siebel, Berlin	Oskar Dinort
C1	Klemm L 25 e	Argus As 8	Friedrich W. Siebel, Berlin	Oscar Notz
C2	BFW M 23 c	Argus As 8	Ing. Ferdinand Graf Starhemberg, Salzburg	Ferdinand Graf Starhemberg
C3	BFW M 23 c	Argus As 8	Egloff Freiherr v. Freyberg, Berlin	Egloff Freiherr von Freyberg
C4	BFW M 23 c	Siemens Sh 13a	BFW, Augsburg	
C5	BFW M 23 c	Siemens Sh 13a	BFW, Augsburg	
C6	BFW M 23 c	Argus As 8	BFW, Augsburg	
C7	BFW M 23 c	Argus As 8	BFW, Augsburg	
C8	Arado L II a	Argus As 8	Arado Handelsges., Berlin	
C9	Arado L II a	Argus As 8	Arado Handelsges., Berlin	Otto Peschke

Wettb.-Nr.	Flugzeugtyp	Triebwerk	gemeldet von	Pilot
D1	Arado L II a	Argus As 8	Arado Handelsges., Berlin	
D2	Albatros L 100	Argus As 8	Albatros Flugzeugwerke, Berlin	
D3	Albatros L 101 A	Cirrus Hermes, 105/115 PS	Albatros Flugzeugwerke, Berlin	
D4	Darmstadt D 18	A-S „Genet“, 100 PS	Akaflieg Darmstadt	Rudolf Neininger
D5	Klemm L 25 IV a	A-S „Genet“, 80/85 PS	Hans Simon, Berlin	Hans Simon
D6	Soldenhoff A III	Salmson AD 9, 40 PS	Alexander Soldenhoff, Düsseldorf	Anton Riediger
D7	Klemm L 25 VI a	BMW X, 45/50 PS	Leichtflugzeugklub München	Werner Freiherr von Gravenreuth
D8	BFW M 23 b	BMW X, 45/50 PS	Leichtflugzeugklub München	Hans Böhning
D9	Ra-Ka RK 29	Siemens Sh 14, 95/115 PS	Rhein. Luftfahrtindustrie, Krefeld	Kurt Katzenstein
E1	Klemm L 25	A-S „Genet“, 80 PS	Horst v. Salomon, Berlin	Heinrich Benz
E2	Junkers A 50	Siemens Sh 13a, 80/92 PS	Junkers Flugzeugwerk AG, Dessau	
E3	Bäumer B VI	DH „Gipsy“, 90 PS	Fritz Papenmeyer, Hamburg	Hermann Steindorf
E4	Huth „Optimist“	ABC „Scorpion“, 35/40 PS	Wilhelm Huth, Travemünde	Walter Hagen
E5	Klemm L 25	Salmson AD 9, 40 PS	Mohamed Sidki, Ägypten	Mohamed Sidki
E6	Klemm L 26 II a	Siemens Sh 13a, 80 PS	Friedrich W. Siebel, Berlin	Friedrich W. Siebel
E7	De Havilland „Moth-Special“	DH „Gipsy II“, 115/125 PS	Alfred Friedrich, Berlin	
E8	BFW M 23 c	Argus As 8 oder Siemens Sh 13a	BFW, Augsburg	
E9	BFW M 23 c	Argus As 8 oder Siemens Sh 13a	BFW, Augsburg	
F1	BFW M 23 c	Argus As 8 oder Siemens Sh 13a	BFW, Augsburg	
F2	BFW M 23 c	Argus As 8 oder Siemens Sh 13a	BFW, Augsburg	
Royal Aero-Club of the United Kingdom				
K1	Avro „Avian“	Cirrus Hermes 104 PS	Cirrus Aero Engines Ltd., London	S.A. Thorn
K2	Robinson „Redwing“	ABC Hornet 75 PS	Robinson Aircraft Co. Ltd.	
K3	DH 60 „Moth“	DH „Gipsy“ 100 PS	The de Havilland Aircraft Co. Ltd.	H.S. Broad
K4	Spartan „Arrow“	DH „Gipsy II“ 120 PS	Spartan Aircraft Ltd.	H.J. Andrews
K5	DH 60 M „Moth“	DH „Gipsy“ 100 PS	A.S. Butler, London	A.S. Butler
K6	DH 60 „Moth“	DH „Gipsy“	The Hon. Lady Bailey	Lady Bailey
K7	Mono Special	Warner 110 PS	Maxwell D. Trench	J.E. Carberry
K8	DH 60 „Moth“	DH „Gipsy II“ 120 PS	Cpt. The Rt. Hon. F.E. Guest D.C., D.S.O.	Miss W.E. Spooner

Wettb.-Nr.	Flugzeugtyp	Triebwerk	gemeldet von	Pilot
Aéro-Club de France				
L1	Mauboussin	Salmson AD 9, 40 PS	P. Mauboussin, Paris	
L2	Orta St. Hubert	Walter 110 PS	Comte de Lambilly (Belgien)	Jaques Maus
L3	Caudron 193	Renault 95 PS	Ludivic Arrachart	
L4	Bloudek XV	Cirrus II	Aero-Club du Royaume Yougoslave, Section Ljubljana	Janko Colnar
L5	Albert A 61	Salmson 95 PS	Edouard Albert	Edouard Albert
L6	Albert A 62	Renault 95 PS	Mlle. Denise Collin	
L7	Dewoitine	Renault 95 PS	Maurice Finat	Maurice Finat
L8	Dewoitine	Renault 100 PS	E. Dewoitine	Marcel Doret
L9	Douchy	Salmson AD 9, 40 PS	Gustave Douchy	Gustave Douchy
M1	Caudron	Renault	Aéro-Club de l'Aisne	
M2	Caudron 193	Renault 95 PS	René Caudron	Delmotte
M3	Guerchais-Henriot 5	Renault 95 PS	Guerchais et-Henriot	Bapt
M4	Farman 220	Renault 95 PS	Jean de Permangle	Lallouette oder Permangle
M5	Mauboussin	Salmson AD 9, 40 PS	Club Aéronautique Universitaire	Ducout
M6	Caudron C 232	Renault 95 PS	René Caudron	
M7	Morane-Saulnier Moth	DH „Gipsy“ 95 PS	Mlle. Maryse Hilsz	Maryse Hilsz
Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej				
O1	PZL 5	DH „Gipsy“ 85/100 PS	Ateliers Aéronautiques d'Etat, Warszawa	I. Giedgowd
O2	PZL 5	DH „Gipsy“ 85/100 PS	Ateliers Aéronautiques d'Etat, Warszawa	B. Orliński
O3	D.K.D.-V.	ADC Cirrus III, 85/95 PS	Komitek Wojewodski L.O.P.P., Krakow	St. Dzialowski
O4	Eindecker S.1	ADC Cirrus III, 85/95 PS	Aeroklub Akademicki w Krakowie, Krakow	Dr. K. Piotrowski
O5	P.W.S. 8	Walter „Vega“, 85/90 PS	Podlaska Wytwornia Samolotow Sp.Akc.	P. Dudziński
O6	P.W.S. 50	ADC Cirrus III, 85/95 PS	Podlaska Wytwornia Samolotow Sp.Akc.	Z. Babiński
O7	P.W.S. 51	A-S „Genet“, 80 PS	Podlaska Wytwornia Samolotow Sp.Akc.	J. Lewoniewski
O8	P.W.S. 52	DH „Gipsy“ 85 PS	Podlaska Wytwornia Samolotow Sp.Akc.	F. Rutkowski
O9	R.W.D. 4	ADC Cirrus-Hermes, 105/115 PS	Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa	F. Zwirko
P1	R.W.D. 4	ADC Cirrus-Hermes, 105/115 PS	Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa	T. Karpiński
P2	R.W.D. 4	ADC Cirrus-Hermes, 105/115 PS	Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa	J. Bajan

Wettb.-Nr.	Flugzeugtyp	Triebwerk	gemeldet von	Pilot
P3	R.W.D. 2	Salmson AD 9, 40 PS	Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa	St. Plonczyński
P4	R.W.D. 2	Salmson AD 9, 40 PS	Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa	E. Więckowski
P5	R.W.D. 2	Salmson AD 9, 40 PS	Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa	J. Muślewski
Aero-Club der Schweiz				
S1	Breda 15 S	Walter „Venus“, 110 PS	Jean Broccard und Jean-René Pierroz	Jean-René Pierroz
S2	Klemm L 25	Argus As 8, 80 PS	Charles Kolp, St. Gallen	Charles Kolp
S3	Müller-Griesheim GMG II	Statax „S“, 40 PS	Dr. Friedrich Hansen, Zürich	Dr. Friedrich Hansen
S4	Korsa T 2	Anzani 6A20, 50 PS	Dipl.Ing. Hugo G. Schmid, Zürich	Hugo G. Schmid
Federación Aeronáutica Española				
T1	C.A.S.A.	DH „Gipsy“	Aero-Club de España	Rodríguez
T2	C.A.S.A.	DH „Gipsy“	Aero-Club de España	Ordiales
T3	C.A.S.A.	DH „Gipsy“	M. Ogara	Haya
T4	C.A.S.A.	Elizalde	Elizalde S.A.	Navarro
T5	DH 60 „Moth“	DH „Gipsy“ 85/100 PS	Erzherzog Antonio Habsburgo-Borbón	Erzherzog Antonio Habsburgo-Borbón
T6	DH 60 „Moth“	DH „Gipsy“	Aero-Club Andalucía	
T7	DH 60 „Moth“	DH „Gipsy“	Duque d'Estremera	Ansaldo
T8	Loring	DH „Gipsy“	M. Loring	Rambaud
T9	Junkers A 50	A-S „Genet“	Union Aérea Española	Espinosa

Tabelle 2: Technische Daten der deutschen Wettbewerbsflugzeuge (2 Seiten)

Flugzeugmuster	Albatros L 100	Albatros L 101	Arado L II a	BFW M 23 c	BFW M 23 c	Darmstadt D 18	Junkers A 50 ce	
Spannweite	12,15	12,35	11,00	12,00	12,00	7,20	10,00	m
Länge	8,45	8,45	6,80	7,40	7,20	6,45	7,12	m
Flügelfläche	20,0	20,0	17,0	14,3	14,3	12,1	13,7	m ²
Rüstgewicht	455	455	460	316	314	374	372	kg
Fluggewicht	805	795	780	600	600	650	600	kg
Höchstgeschw.	160	165	165	175	168	220	170	km/h
Reisegeschw.	147	152	-	148	-	-	140	km/h
Landegeschw.	70	75	80	64	70	68	77	km/h
Steigzeit auf 1 km	8,2	7,0	7,8	4,2	5,3	2,0	6,0	min
Gipfelhöhe	5000	6500	4000	6200	5300	7500	4800	m
Reichweite	800	750	700	740	830	750	600	km
Triebwerk	Argus As 8 80/110 PS (59/81 kW)	Siemens Sh 13 a 82/93 PS (60/68 kW)	A-S Genet Major 100/110 PS (74/81 kW)	A-S Genet III 80/88 PS (49/65 kW)				

Flugzeugmuster	Junkers A 50 ci	Klemm L 25 E	Klemm L 25 IV a	Klemm L 25 VI a	Klemm L 26 II a	Klemm L 26 V a	
Spannweite	10,00	11,00	13,00	13,00	13,00	13,00	m
Länge	7,12	7,45	7,50	7,60	7,40	7,50	m
Flügelfläche	13,70	15,0	20,0	20,0	20,0	20,0	m ²
Rüstgewicht	384	320	340	320	400	420	kg
Fluggewicht	600	650	700	570	700	700	kg
Höchstgeschw.	170	185	160	135	160	170	km/h
Reisegeschw.	135	165	140	105	130	-	km/h
Landegeschw.	80	70	60	55	60	60	km/h
Steigzeit auf 1km	-	4,5	6,0	12,0	6,5	6,3	min
Gipfelhöhe	-	5500	-	- ¹⁾	5500	5700	m
Reichweite	500	1110	1250	870	700	700	km
Triebwerk	Siemens Sh 13 a 82/93 PS (60/68 kW)	Argus As 8 80/110 PS (59/81 kW)	A-S Genet III 80/88 PS (49/65 kW)	BMW X 42/50 PS (31/37 kW)	Siemens Sh 13 a 82/93 PS (60/68 kW)	Argus As 8 80/110 PS (59/81 kW)	

1) Dienstgipfelhöhe 3.800 m

Tabelle 3: Teilnehmerliste Stand 19.07.1930 (2 Seiten)

Wettb.-Nr.	Flugzeugtyp	Zulassung	Triebwerk	Pilot	Staatsangehörigkeit
Aero-Club von Deutschland					
A2	Klemm L 26 V a	D-1716	Argus As 8, 80/110 PS	Robert Lusser	Deutschland
A8	Junkers A 50 ce	D-1862	A-S „Genet“, 80/88 PS	Waldemar Roeder	Deutschland
A9	Junkers A 50 ce	D-1864	A-S „Genet“, 80/88 PS	Johann Risztics	Deutschland
B3	BFW M 23 c	D-1883	Argus As 8, 80/110 PS	Fritz Morzik	Deutschland
B4	Arado L II a	D-1873	Argus As 8, 80/110 PS	Hermann Stutz	Deutschland
B5	Albatros L 101	D-1895	Argus As 8, 80/110 PS	Wolfgang Stein	Deutschland
B7	Klemm L 25 I a	D-1713	Salmson AD 9, 40 PS	Theodor Osterkamp	Deutschland
B8	Klemm L 25 E	D-1901	Argus As 8, 80/110 PS	Reinhold Poß	Deutschland
B9	Klemm L 25 E	D-1900	Argus As 8, 80/110 PS	Oskar Dinort	Deutschland
C1	Klemm L 25 E	D-1902	Argus As 8, 80/110 PS	Oskar Notz	Deutschland
C3	BFW M 23 c	D-1884	Argus As 8, 80/110 PS	Egloff Frhr. von Freyberg	Deutschland
C4	BFW M 23 c	D-1885	Siemens Sh 13a, 82/93 PS	Erich Offermann	Deutschland
C5	BFW M 23 c	D-1886	Siemens Sh 13a, 82/93 PS	Joachim v. Köppen	Deutschland
C6	BFW M 23 c	D-1887	Argus As 8, 80/110 PS	Otto Hoffmann von Waldau	Deutschland
C7	BFW M 23 c	D-1888	Argus As 8, 80/110 PS	Dietrich Frhr von Massenbach	Deutschland
C8	Arado L II a	D-1874	Argus As 8, 80/110 PS	Wolf Frhr. von Dungern	Deutschland
C9	Arado L II a	D-1875	Argus As 8, 80/110 PS	Otto Peschke	Deutschland
D1	Arado L II a	D-1876	Argus As 8, 80/110 PS	Dr. Georg Pasewaldt	Deutschland
D2	Albatros L 100	D-1906	Argus As 8, 80/110 PS	Hermann v. Oertzen	Deutschland
D4	Darmstadt D 18	D-1561	A-S „Genet Major“, 100/110 PS	Rudolf Neininger	Deutschland
D5	Klemm L 25 IV a	D-1912	A-S „Genet“, 80/88 PS	Walter Spengler	Deutschland
D7	Klemm L 25 VI a	D-1654	BMW X, 42/50 PS	Werner Frhr. v. Gravenreuth	Deutschland
D8	BFW M 23 b	D-1889	BMW X, 42/50 PS	Hans Böhning	Deutschland
E1	Klemm L 25 IV a	D-1877	A-S „Genet“, 80/88 PS	Heinrich Benz	Deutschland
E2	Junkers A 50 ci	D-1863	Siemens Sh 13a, 82/93 PS	Alfred Gothe	Deutschland
E6	Klemm L 26 II a	D-1773	Siemens Sh 13a, 82/93 PS	Friedrich W. Siebel	Deutschland
E8	BFW M 23 c	D-1891	Argus As 8, 80/110 PS	Ernst Krüger	Deutschland
E9	BFW M 23 c	D-1924	Argus As 8, 80/110 PS	Erwin Aichele	Deutschland
F1	BFW M 23 c	D-1890	Siemens Sh 13a, 82/93 PS	Dr. Alfred King	Deutschland
F2	BFW M 23 c	D-1892	Siemens Sh 13a, 82/93 PS	Willi Polte	Deutschland
Royal Aero-Club of the United Kingdom					
K1	Avro 616 „Avian IV M“	G-AAHJ	Cirrus Hermes, 105/115 PS	Sydney Albert Thorn	Großbritannien
K3	DH 60 G „Moth“	G-AAHR	DH „Gipsy II“, 115/125 PS	Hubert S. Broad	Großbritannien
K4	Spartan „Arrow“	G-AAWZ	DH „Gipsy II“, 115/125 PS	Hugh J. Andrews	Großbritannien

Wettb.-Nr.	Flugzeugtyp	Zulassung	Triebwerk	Pilot	Staatsangehörigkeit
K5	DH 60 G „Moth“	G-AAXG	DH „Gipsy II“, 115/125 PS	Alan S. Butler	Großbritannien
K6	DH 60 G „Moth“	G-AAEE	DH „Gipsy I“, 85/100 PS	Lady Mary Bailey	Großbritannien
K7	Monocoupe Special	G-ABBR	Warner „Scarab“, 110 PS	John Evans-Freke Baron Carberry	Kanada
K8	DH 60 G „Moth“	G-AALK	DH „Gipsy II“, 115/125 PS	Winifred Evelyn Spooner	Großbritannien
Aéro-Club de France					
L1	Mauboussin PM 11	F-AJUL	Salmson AD 9, 40 PS	Charles Fauvel	Frankreich
L2	Orta-St. Hubert G.1	OO-AKX	Walter „Venus“, 110 PS	Jaques Maus	Belgien
L3	Caudron C 193	F-AJSH	Renault 4 Pb, 95 PS	Ludovic Arrachart	Frankreich
M1	Caudron C 193	F-AJSG	Renault 4 Pb, 95 PS	Cornez	Frankreich
M2	Caudron C 193	F-AJSI	Renault 4 Pb, 95 PS	Maurice Finat	Frankreich
M3	Caudron C 232	F-AJSX	Renault 4 Pb, 95 PS	MacMahon	Frankreich
Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej					
O1	PZL 5	SP-ACW	DH „Gipsy I“, 85/100 PS	Ignacy Giedgowd	Polen
O2	PZL 5	SP-ACX	DH „Gipsy I“, 85/100 PS	Boleslaw Orliński	Polen
O5	PWS 8	SP-ADA	Walter „Vega“, 85 PS	Piotr Dudziński	Polen
O6	PWS 50	SP-ADB	Cirrus III, 85 PS	Zbigniew Babiński	Polen
O7	PWS 51	SP-ADC	A-S „Genet“, 80/88 PS	Józef Lewoniewski	Polen
O8	PWS 52	SP-ADD	DH „Gipsy I“, 85/100 PS	Franciszek Rutkowski	Polen
O9	RWD 4	SP-ADK	Cirrus Hermes, 105/115 PS	Franciszek Zwirko	Polen
P1	RWD 4	SP-ADL	Cirrus Hermes, 105/115 PS	Tadeusz Karpiński	Polen
P2	RWD 4	SP-ADM	Cirrus Hermes, 105/115 PS	Jerzy Bajan	Polen
P3	RWD 2	SP-ADG	Salmson AD 9, 40 PS	Stanislaw Plonczyński	Polen
P4	RWD 2	SP-ADH	Salmson AD 9, 40 PS	Edward Więckowski	Polen
P5	RWD 2	SP-ADJ	Salmson AD 9, 40 PS	Jozef Muślewski	Polen
Aero-Club der Schweiz					
S1	Breda 15 S	CH 257	Walter „Venus“, 110 PS	Jean-René Pierroz	Schweiz
S2	Klemm VL 25 V a	CH 258	Argus As 8, 80/110 PS	Charles Kolp	Schweiz
Federación Aeronáutica Española					
T1	CASA 3	M-CAGG	DH „Gipsy I“, 85/100 PS	Ernesto Navarro	Spanien
T5	DH 60 G „Moth“	M-CKAA	DH „Gipsy I“, 85/100 PS	Erzherzog Antonio Habsburgo-Borbón	Spanien
T7	DH 60 G „Moth“	M-CGAA	DH „Gipsy I“, 85/100 PS	Duque d'Estremera	Spanien

Tabelle 4: Ergebnisse des Streckenflugs

Höchstpunktzahl für Geschwindigkeit: 195, Höchstpunktzahl für Zuverlässigkeit: 75

Start-Nr.	Pilot	Flugzeit (Std : Min)	Durchschnitts-Geschw. (km/h)	Punkte für Streckenflug		
				Geschwindigkeit	Zuverlässigkeit	Insgesamt
A2	Lusser	54:19	139	143	75	218
A8	Roeder	65:29	115	75	75	150
A9	Risztics	52:48	143	151	75	226
B3	Morzik	51:08	148	188	75	263
B7	Osterkamp	61:40	123	151	75	226
B8	Poß	50:43	149	189	75	264
B9	Dinort	52:13	145	185	65	250
C1	Notz	51:56	146	186	75	261
C3	v. Freyberg	75:05	101	93	60	153
C5	v. Köppen	54:50	138	178	75	253
C6	v. Waldau	71:46	105	105	60	165
C7	v. Massenbach	50:11	151	191	65	256
C9	Peschke	56:17	134	132	75	207
D1	Dr. Pasewaldt	60:22	125	105	75	180
D5	Spengler	64:06	118	84	75	159
D8	Böhning	94:55	80	30	50	80
E1	Benz	63:40	119	87	75	162
E2	Gothe	58:54	128	114	75	189
E6	Siebel	62:05	122	96	75	171
E8	Krüger	54:19	139	179	75	254
F2	Polte	51:27	147	187	75	262
K1	Thorn	48:43	155	175	75	250
K3	Broad	43:02	176	195	75	270
K4	Andrews	77:48	97	21	30	51
K6	Lady Bailey	69:22	109	57	75	132
K7	Baron Carberry	43:48	173	193	75	268
K8	Spooner	45:48	165	185	75	260
L3	Arrachart	57:42	131	123	75	198
M2	Finat	55:01	137	139	75	214
O1	Giedgowd	76:34	99	27	60	87
P2	Bajan	68:43	110	60	60	120
P3	Plonczyński	59:12	128	161	75	236
P4	Więckowski	59:32	127	159	75	234
S1	Pierroz	56:40	132	163	75	238
S2	Kolp	59:11	128	114	75	189
T5	Habsburgo-Borbón	67:11	113	69	75	144

Tabelle 5: Ergebnis Technische Prüfung (2 Seiten)

Start-Nr.	Pilot	Flugzeug	Punktwertung *)						Gesamt
			1	2	3	4	5	6	
A2	Lusser	Klemm L 26 V a	60	13	8	30	19	15	145
A8	Roeder	Junkers A 50 ce	69	21	0	30	1	0	121
A9	Risztics	Junkers A 50 ce	67	13	0	30	5	14	129
B3	Morzik	BFW M 23 c	54	24	7	30	30	19	164
B7	Osterkamp	Klemm L 25 l a	52	13	11	30	22	30	158
B8	Poß	Klemm L 25 E	62	19	7	30	23	18	159
B9	Dinort	Klemm L 25 E	61	20	7	30	0	17	135
C1	Notz	Klemm L 25 E	61	20	8	29	25	15	158
C3	v. Freyberg	BFW M 23 c	55	24	3	11	20	7	120
C5	v. Köppen	BFW M 23 c	56	24	2	27	10	11	130
C6	v. Waldau	BFW M 23 c	55	24	8	24	21	10	142
C7	v. Massenbach	BFW M 23 c	55	23	8	26	28	2	142
C9	Peschke	Arado L ll a	64	15	3	29	12	6	129
D1	Dr. Pasewaldt	Arado L ll a	65	15	6	25	16	11	138
D8	Böhning	BFW M 23 b	39	19	5	17	0	1	81
E1	Benz	Klemm L 25 IV a	58	18	4	30	12	20	142
E2	Gothe	Junkers A 50 ci	68	12	1	23	1	0	105
E6	Siebel	Klemm L 26 ll a	61	19	5	30	24	25	164
E8	Krüger	BFW M 23 c	55	24	9	22	30	0	140
F2	Polte	BFW M 23 c	56	23	2	25	25	16	147
K1	Thorn	Avro "Avian IV M"	43	0	2	30	13	0	88
K3	Broad	DH 60 G „Moth“	56	18	4	27	12	8	125
K4	Andrews	Spartan „Arrow“	63	18	4	0	7	17	109
K6	Lady Bailey	DH 60 G „Moth“	54	18	6	19	5	1	103
K7	Baron Carberry	Monocoupe Special	74	0	5	30	21	7	137
K8	Spooner	DH 60 G „Moth“	56	18	6	30	25	21	156
L3	Arrachart	Caudron C 193	64	10	6	22	4	7	113
M2	Finat	Caudron C 193	64	11	5	30	2	10	122
O1	Giedgowd	PZL 5	49	15	4	12	2	1	83
P2	Bajan	RWD 4	62	0	5	30	6	0	103
P3	Plonczyński	RWD 2	49	0	8	30	4	9	100
P4	Więckowski	RWD 2	49	0	10	30	3	3	95
S1	Pierroz	Breda 15 S	65	16	6	26	7	4	124
S2	Kolp	Klemm VL 25 V a	61	12	8	30	9	5	125
T5	Habsburgo-Borbón	DH 60 G „Moth“	44	18	0	22	12	5	101

***) Erläuterungen:**

1 Ausrüstung und Ausstattung	maximal 110 Punkte
2 Auf- und Abrüsten	maximal 30 Punkte
3 Anlassen	maximal 12 Punkte
4 Brennstoffverbrauch	maximal 30 Punkte
5 Startleistung maximal	30 Punkte
6 Landeleistung maximal	30 Punkte

Das schnelle Ab- und Aufrüsten wurde von den Startnummern K1, K7, P2, P3 und P4 nicht ausgeführt, weil die Flugzeuge dafür nicht eingerichtet waren. Die besten Zeiten in diesem Prüfungsteil erreichten folgende Flugzeugtypen:

DH 60 G Moth	0 Min. 48 Sek.
BFW M 23 c	1 Min. 25 Sek.
Spartan „Arrow“	1 Min. 51 Sek.
Klemm L 25 E	4 Min. 20 Sek.
Breda 15 S	5 Min. 18 Sek.
Junkers „Junior“	7 Min. 47 Sek.

Bei der Startprüfung erzielten die teilnehmenden Flugzeugmuster folgende kürzesten Startstrecken:

BFW M 23 c	125,5 m
Klemm L 25	141,1 m
DH 60 G Moth	141,8 m
Monocoupe Special	153,7 m
Arado L II a	176,3 m
Avran „Avian“	191,5 m

Bei der Landeprüfung erzielten die teilnehmenden Flugzeugmuster folgende kürzesten Landestrecken:

Klemm L 25 I a	127,3 m
Klemm L 25 E	143,6 m
DH 60 G Moth	157,2 m
BFW M 23 c	166,2 m
Spartan „Arrow“	176,5 m
Junkers „Junior“	187,4 m

Tabelle 6: Endergebnis (2 Seiten)

Platz	Start-Nr.	Flugzeug	Motor	Pilot	Punktzahl Streckenflug	Punktzahl Technische Prüfung	Punktzahl gesamt
1	B3	BFW M 23 c	Argus As 8, 80/110 PS	Morzik	263	164	427
2	B8	Klemm L 25 E	Argus As 8, 80/110 PS	Poß	264	159	423
3	C1	Klemm L 25 E	Argus As 8, 80/110 PS	Notz	261	158	419
4	K8	DH 60 G „Moth“	DH „Gipsy II“, 115/125 PS	Spooner	260	156	416
5	F2	BFW M 23 c	Siemens Sh 13a, 82/93 PS	Polte	262	147	409
6	K7	Monocoupe Special	Warner „Scarab“, 110 PS	Baron Carberry	268	137	405
7	C7	BFW M 23 c	Argus As 8, 80/110 PS	v. Massenbach	256	142	398
8	K3	DH 60 G „Moth“	DH „Gipsy II“, 115/125 PS	Broad	270	125	395
9	E8	BFW M 23 c	Argus As 8, 80/110 PS	Krüger	254	140	394
10	B9	Klemm L 25 E	Argus As 8, 80/110 PS	Dinort	250	135	385
11	B7	Klemm L 25 la	Salmson AD 9, 40 PS	Osterkamp	226	158	384
12	C5	BFW M 23 c	Siemens Sh 13a, 82/93 PS	v. Köppen	253	130	383
13	A2	Klemm L 26 Va	Argus As 8, 80/110 PS	Lusser	218	145	363
14	S1	Breda 15 S	Walter „Venus“, 110 PS	Pierroz	238	124	362
15	A9	Junkers A 50 ce	A-S „Genet“, 80/88 PS	Risztics	226	129	355
16	K1	Avro „Avian IV M“	Cirrus Hermes, 105/115 PS	Thorn	250	88	338
17	M2	Caudron C 193	Renault 4 Pb, 95 PS	Finat	214	122	337
18	C9	Arado L Ila	Argus As 8, 80/110 PS	Peschke	207	129	336
19	P3	RWD 2	Salmson AD 9, 40 PS	Plonczyński	236	100	336

Tabelle 6: Endergebnis (Seite 2)

Platz	Start-Nr.	Flugzeug	Motor	Pilot	Punktzahl Streckenflug	Punktzahl Technische Prüfung	Punktzahl gesamt
20	E6	Klemm-L-26-Illa	Siemens-Sh-13a,-82/93-PS	Siebel	171	164	335
21	P4	RWD-2	Salmson-AD-9,-40-PS	Więckowski	234	95	329
22	D1	Arado-L-Illa	Argus-As-8,-80/110-PS	Dr.-Pasewaldt	180	138	318
23	S2	Klemm-VL-25-V-a	Argus-As-8,-80/110-PS	Kolp	189	125	314
24	L3	Caudron-C-193	Renault-4-Pb,-95-PS	Arrachart	198	113	311
25	C6	BFW-M-23-c	Argus-As-8,-80/110-PS	v.-Waldau	165	142	307
26	E1	Klemm-L-25-IV-a	A-S-„Genet“, -80/88-PS	Benz	162	142	304
27	E2	Junkers-A-50-ci	Siemens-Sh-13a,-82/93-PS	Gothe	189	105	294
28	C3	BFW-M-23-c	Argus-As-8,-80/110-PS	v.-Freyberg	153	120	273
29	A8	Junkers-A-50-ce	A-S-„Genet“, -80/88-PS	Roeder	150	121	271
30	T5	DH-60-G-„Moth“	DH-„Gipsy-I“, -85/100-PS	Erzherzog-Habsburgo-Borbón	144	101	245
31	K6	DH-60-G-„Moth“	DH-„Gipsy-I“, -85/100-PS	Lady-Bailey	132	103	235
32	P2	RWD-4	Cirrus-Hermes,-105/115-PS	Bajan	120	103	223
33	O1	PLZ-5	DH-„Gipsy-I“, -85/100-PS	Giedgowd	87	83	170
34	D8	BFW-M-23-b	BMW-X,-42/50-PS	Böhning	80	81	161
35	K4	Spartan-„Arrow“	DH-„Gipsy-II“, -115/125-PS	Andrews	51	109	160

Danksagung

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

Quellen

Bücher und Broschüren

Aero-Club von Deutschland (Hrsg.): Offizielles Programm Internationaler Rundflug 1930, Berlin 1930.

Akaflieg Darmstadt (Hrsg.): Jahresbericht 1932

Georg Brütting: Das Buch der deutschen Fluggeschichte, Bd. 3, Stuttgart 1979

Richard Louis (Hrsg.): Internationaler Rundflug 1930, Berlin 1930

Heinz Orlovius (Hrsg.): Aviaticus, Jahrbuch der deutschen Luftfahrt 1931

Peter Supf: Das Buch der deutschen Fluggeschichte, Bd. 2, 2. Aufl. Stuttgart 1958

Zeitschriften

Aero-Revue Suisse, No. 8/1930

Flight Jg. 1930, No. 1119, 1125-1129, 1131

Flugsport Jg. 1930, Nr. 4, 5, 9-12, 14-17

Luftschau Jg. 1930, Nr. 14-16

Luftwacht Jg. 1930, Nr. 3, 6, 8

Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt, Jg. 1930, Nr. 15, 19

L'Aviation 2011, S. 34-43 und S. 70-77: Le Circuit européen des avions de tourisme 1930 (Autor: Harm J. Hazewinkel)

Schriftstücke und andere nicht gedruckte Belege

Aero-Club von Deutschland:

- diverse Veröffentlichungen aus dem Zeitraum 14.4. bis 7.8.1930, darunter die Presse-Mitteilungen Nr. 4 vom 16. April, Nr. 5 vom 22. April, Nr. 7 vom 15. Mai, Nr. 8 vom 16. Mai, Nr. 12 vom 4. Juli, Nr. 13 vom 9. Juli und Nr. 14 vom 18. Juli.
- Ausschreibung für den Wanderpreis des Internationalen Rundfluges, Wettbewerb 1930
- Nennungslisten vom 25. Mai und 1. Juli 1930

Otto Hoffmann von Waldau, Europaflugausschuß des Aero-Clubs von Deutschland: Bericht über Flugzeuge (Erfahrungen mit deutschen Flugzeugen im Europarundflug 1930 – streng vertraulich), datiert 10.11.1930

Deutsches Konsulat Lyon, Journal-No. 154: Bericht an das Auswärtige Amt vom 28.7.1930 betr. den tödlichen Unfall Offermann/Jerzembki mit Flugzeug D-1885.

Junkers Flugzeugwerk Dessau: Abschließender Bericht über Beteiligung der „Junkers-Junioren“ am Internationalen Rundflug 1930, Zeichen Soref A 50, datiert vom 29.9.1930

Persönliche Berichte von Dr. Georg Pasewaldt über seine Erlebnisse während der Europa-Rundflüge 1930, 1932 und 1934, übermittelt im Rahmen eines Schriftwechsels mit dem Verfasser.

Diverse weitere Archivunterlagen der Arbeitsgemeinschaft Deutsche Luftfahrthistorik (ADL).

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 dieses Berichts 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