Das Muster Heinkel He 64 war mit insgesamt sechs Exemplaren im Europarundflug 1932 vertreten. Das Foto zeigt die Heinkel-Staffel in Paradeaufstellung in Staaken. Im Vordergrund die C6 (D-2304) von Morzik, dahinter von Massenbachs C6 (D-2303) und die A9 (D-2260) von Seidemann. Die letztgenannte Maschine war als einzige He 64 vollkommen rot gestrichen und hatte die D-Nummer in weißen Lettern aufgetragen. Die anderen Heinkel-Maschinen besaßen cremefarbene Flügel und Rumpfoberseiten; ihre Kennzeichen waren aber in schwarz am hinteren Rumpf angebracht und hoben sich auf Schwarz-Weiß-Fotos kaum von den roten Rumpfseitenwänden ab. *(Archiv VFW Bremen)*

Vor nahezu 90 Jahren:
INTERNATIONALER RUNDFLUG 1932

von Günter Frost (ADL)

05.2021 überarbeitete und erweiterte Fassung der Erstveröffentlichung
im Fachmagazin JET & PROP Nr. 5/2002 bis 4/2003

In den Jahren 1929 bis 1934 wurde insgesamt viermal der »Challenge International d'Avions de Tourisme« ausgetragen, im deutschen Sprachraum kurz „Europarundflug" oder „Internationaler Rundflug" genannt. Als Veranstalter dieser wohl bedeutendsten europaweiten Sportflug-Konkurrenz zwischen den beiden Weltkriegen zeichneten mehrere europäische Aero-Clubs verantwortlich, darunter auch der Aero-Club von Deutschland (AeCD). Ziel des Wettbewerbs war es, die Entwicklung gebrauchsfähiger Touren- und Reiseflugzeuge für den privaten Bedarf anzuregen und zu fördern.

Teilnehmen konnten Sport-und Reiseflugzeuge mit einem Leergewicht bis zu 400 kg. Es wurde dann nochmals unterschieden zwischen Flugzeugen der 1. Kategorie (Leergewicht über 280 bis 400 kg) und solchen der 2. Kategorie (Leergewicht bis zu 280 kg) – in Anlehnung an die Weltrekord-Klassifikationen der F.A.I.

Die ausgeschriebenen Preisgelder stellten die veranstaltenden Aero-Clubs zur Verfügung. Außerdem hatte der Aero-Club de France 1929 einen Wanderpokal gestiftet, den »Coup Challenge International«. Dieser Pokal verblieb bis zum nächsten Wettbewerb beim jeweils siegreichen Aero-Club. Erst ein dreimaliger Sieg reichte aus, um den Coup endgültig zu gewinnen.

Dem siegreichen Aero-Club oblag außerdem die Organisation des nachfolgenden Wettbewerbs.

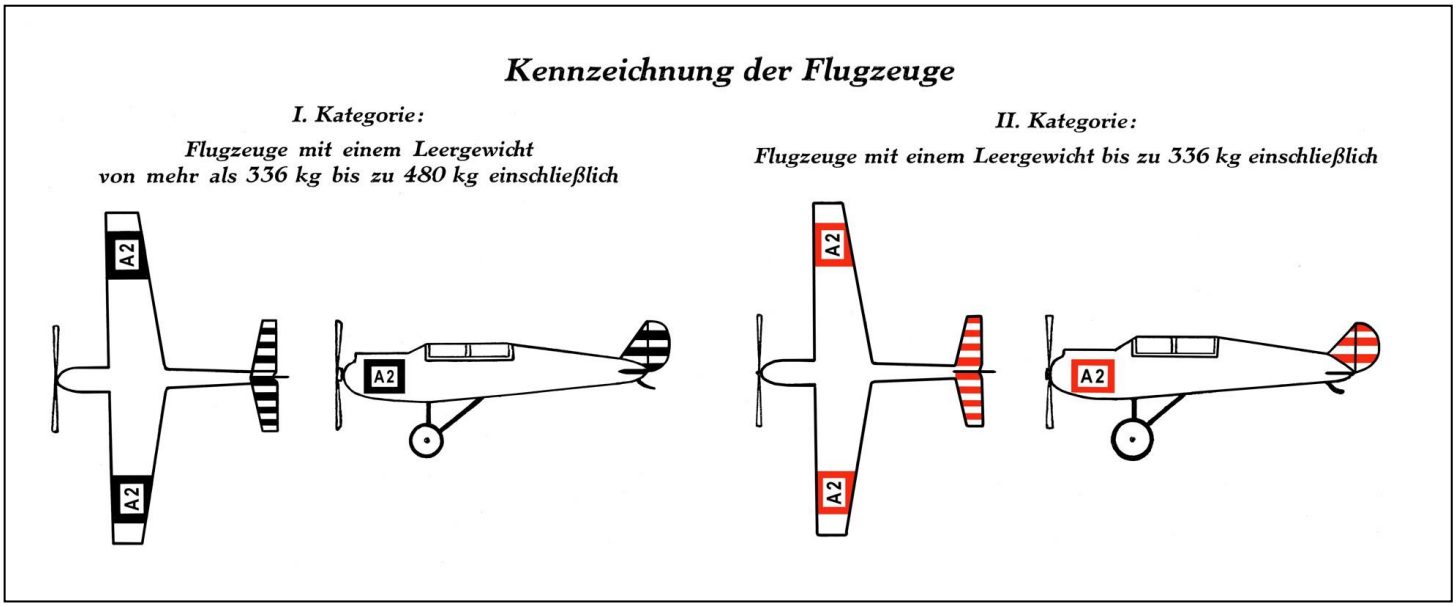
Ausführliche Beiträge über die Europarundflüge der Jahre 1929 und 1930 finden sich im ADL-Internetportal unter dem Titel „INTERNATIONALER RUNDFLUG 1929" bzw. „INTERNATIONALER RUNDFLUG 1930".

In der Zeit vom 12. bis 28. August 1932 wurde der Europawettbewerb nun zum dritten Mal ausgetragen. Der vorliegende Bericht zeichnet die Ereignisse des Sommers 1932 nach. Um den Beitrag nicht zu umfangreich werden zu lassen, wird wieder in erster Linie auf die Teilnehmer eingegangen, welche über den Aero-Club von Deutschland gemeldet waren.

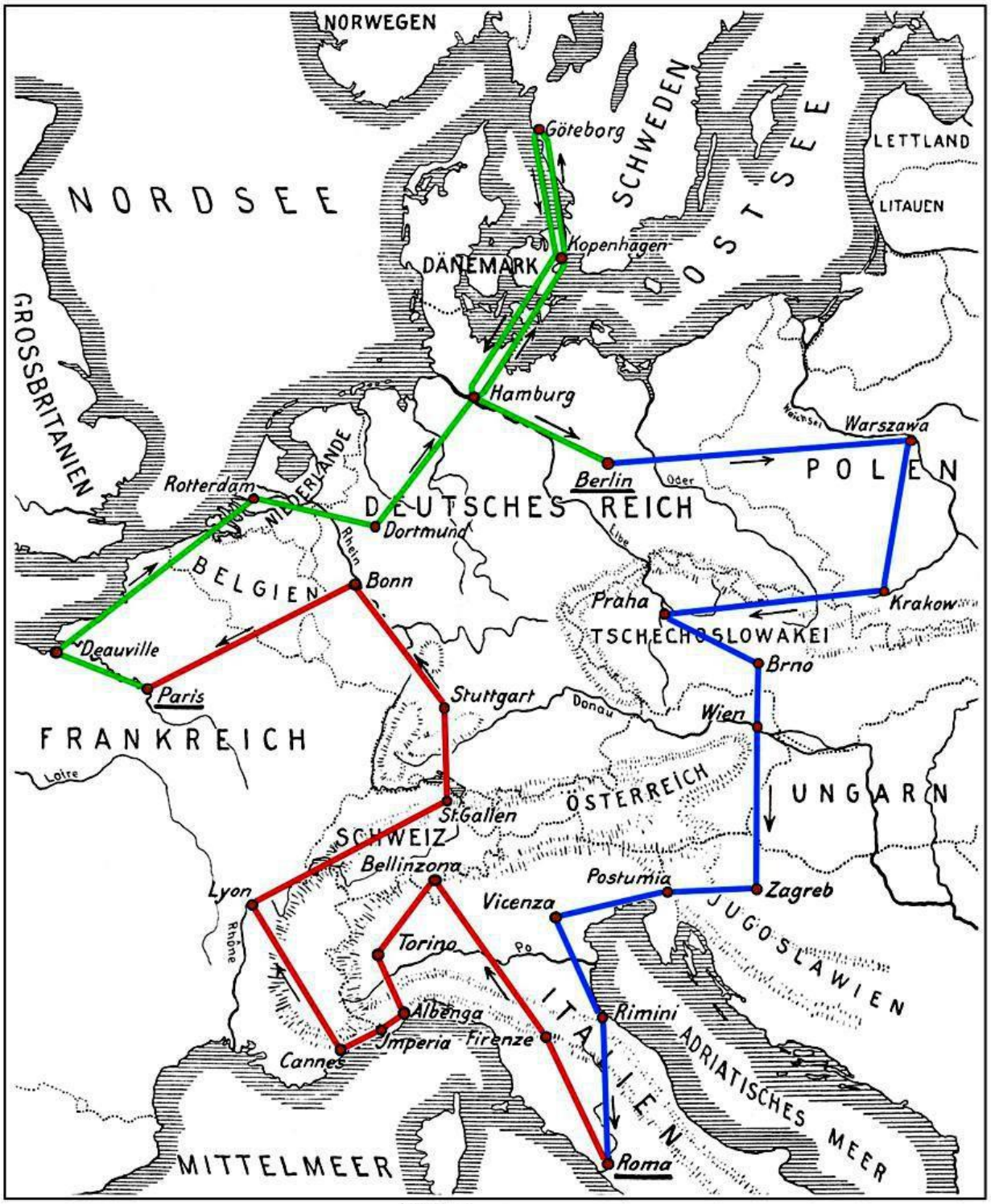
Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis 2
Die Organisation 4
Die Nennungen 5
Die Flugzeuge und Motoren 6
Die Piloten 14
Die Zeit bis zum Beginn des Wettbewerbs 16
Die Technische Prüfung 21
Der Streckenflug 28
Die erste Großetappe 31
Die zweite Großetappe 33
Die dritte Großetappe 37
Prüfung der Höchstgeschwindigkeit 39
Die Endwertung 42
Fazit 44
A N H A N G 47
Tabelle 1: Gemeldete Teilnehmer per 14. Mai 1932 (3 Seiten) 48
Tabelle 2: Technische Daten der deutschen Wettbewerbsflugzeuge 51
Tabelle 3: Endgültige Teilnehmerliste per 19. Juli 1932 (2 Seiten) 52
Tabelle 4: Erreichte Punktzahlen in den Technischen Prüfungen 54
Tabelle 5: Gesamtergebnis (2 Seiten) 56
Danksagung 58
Quellen 58
Illustrationen 58
Verwendete Abkürzungen 58



Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik



Erläuterungen:

I. Groß Etappe Berlin - Warszawa - Krakow - Praha - Brno - Wien - Zagreb - (Wendemarke Postumia) - Vicenza - Rimini - Roma 2.489,03 km

II. Groß Etappe Roma - Firenze - Bellinzona - Torino - (Wendemarken Albenga - Imperia) - Cannes - Lyon - St. Gallen - Stuttgart - Bonn - Paris 2.456,62 km

III. Groß Etappe Paris - Deauville - Rotterdam - Dortmund - Hamburg - Kopenhagen - Göteborg - Kopenhagen - Hamburg - Berlin 2.402,07 km

7.347,72 km

Der Streckenverlauf des „Challenge International d'Avions de Tourisme" (Europarundflug) 1932 umfaßte insgesamt 7.348 km. Start- und Zielort war Berlin.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

Die Organisation

Der Sieg von Fritz Morzik im Europarundflug 1930 hatte dem Aero-Club von Deutschland erneut die ehrenvolle Aufgabe zugewiesen, den nächsten »Challenge International« zu veranstalten. Dieses Mal blieben zwei Jahre Zeit für die Vorbereitungen, denn der kommende Wettbewerb wurde gemäß Beschluß der FAI erst 1932 veranstaltet. 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 neue Flugzeugmuster bis zur Gebrauchsreife entwickeln zu können.

Insgesamt beteiligten sich die Aero-Clubs von 6 Staaten an der Organisation des »Challenge International 1932«:

Deutschland
Frankreich
Italien
Polen
Schweiz
Tschechoslowakei.

Im Vergleich zum Rundflug 1930 fehlten die Aero-Clubs von England und Spanien, dafür waren die Italiener wieder mit dabei. Das Ausbleiben der Engländer wurde allgemein bedauert, denn sie hatten sich 1930 ausgezeichnet geschlagen. 1932 fehlte es ihnen leider an geeigneten Maschinen. Während in den anderen Teilnehmerländern die Zeit genutzt worden war, um spezielle Wettbewerbsflugzeuge zu entwickeln, hatte die englische Flugzeugindustrie nichts dergleichen getan. Auch wurde hinter vorgehaltener Hand gemutmaßt, daß wirtschaftliche Gründe die Hauptrolle gespielt hätten.

Die Ausschreibung für den 1932er Wettbewerb entsprach im wesentlichen derjenigen des Jahres 1930. Man hatte nur dort Veränderungen vorgenommen, wo die technische Entwicklung oder die Erfahrungen aus den vorangegangenen Wettbewerben es erforderlich machten, nämlich:

- zuerst wieder die technische Prüfung, dann der Streckenflug (wie schon 1929).
- Streckenflug unter Einbeziehung von Jugoslawien, Italien, Holland, Dänemark und Schweden, aber ohne Berührung Englands und Spaniens. Streckenlänge 7.348 km, aufgeteilt in drei Großetappen.
- 20 % Toleranz beim Einhalten der erlaubten Leergewichte (entsprechend der FAI-Klasseneinteilung für Leichtflugzeuge). Die Obergrenzen lagen nunmehr für Flugzeuge der 1. Kategorie bei 480 kg und für Maschinen der 2. Kategorie bei 336 kg.
- Neueinführung von Prüfungen der Höchst- und Geringstgeschwindigkeit.

Insgesamt gab es wieder 20 Geldpreise zu gewinnen. Die Summen entsprachen im wesentlichen den Preisgeldern des Jahres 1930, nur bei den Plätzen 4 bis 20 hatte man auf Grund der schlechten Wirtschaftslage etwas gekürzt:

1. Preis	100.000	Francs
2. Preis	50.000	"
3. Preis	25.000	"
4. Preis	13.000	"
5. - 20.Preis	je 7.000	"

Ziel der deutschen Teilnehmer war es natürlich, den »Coup Challenge International« zum dritten Mal und damit endgültig zu gewinnen – während die anderen Nationen sich vorgenommen hatten, eben dieses zu verhindern.

Paradeaufstellung der am Europaflug teilnehmenden Flugzeuge vor der großen Luftschiffhalle in Staaken. Im Vordergrund stehen zwei französische Potez 43, dahinter sind noch eine italienische Breda 33 und zwei tschechoslowakische Praga BH 111 zu erkennen.
(Air Britain Archive)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Die Nennungen

Bis zum Ablauf der Nachnennungsfrist am 14. Mai 1932 lagen insgesamt 67 Bewerbungen vor. Eine Unterteilung nach Ländern ergab folgendes Bild:

Deutschland	32	Nennungen
Frankreich	12	"
Italien	8	"
Tschechoslowakei	7	"
Polen	6	"
Schweiz	2	"

Unter den vom AeCD abgegebenen Meldungen befanden sich ein Engländer, ein Japaner und ein Rumäne. In den italienischen Nennungen war eine Engländerin vertreten. Dieses „Fremdgehen" hing damit zusammen, daß nur über diejenigen Aero-Clubs Meldungen abgeben werden durften, die auch an der Organisation beteiligt waren.

Verglichen mit den 100 Nennungen des Jahres 1930 war die Bewerberzahl 1932 mit 67 Maschinen erheblich kleiner – ein sichtbares Zeichen für die schlechte Wirtschaftslage.

Einzelheiten zu den gemeldeten Flugzeugen sind der Tabelle 1 im Anhang zu entnehmen. Die dort wiedergegebene Liste zeigt den Stand bei Nachnennungsschluß 14. Mai 1932.

***(oben)**: Versammlung der Wettbewerbsflugzeuge auf dem Flugfeld in Staaken. Im Vordergrund stehen die französischen Maschinen Mauboussin M 12 (K6), Potez 43 (K2), Caudron „Luciole" (K4) und Potez 43 (K3).*

***(unten)**: Der Flughafen Berlin-Tempelhof gab anläßlich des Europarundfluges 1932 eine Sonderpostkarte heraus.*

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Die Flugzeuge und Motoren

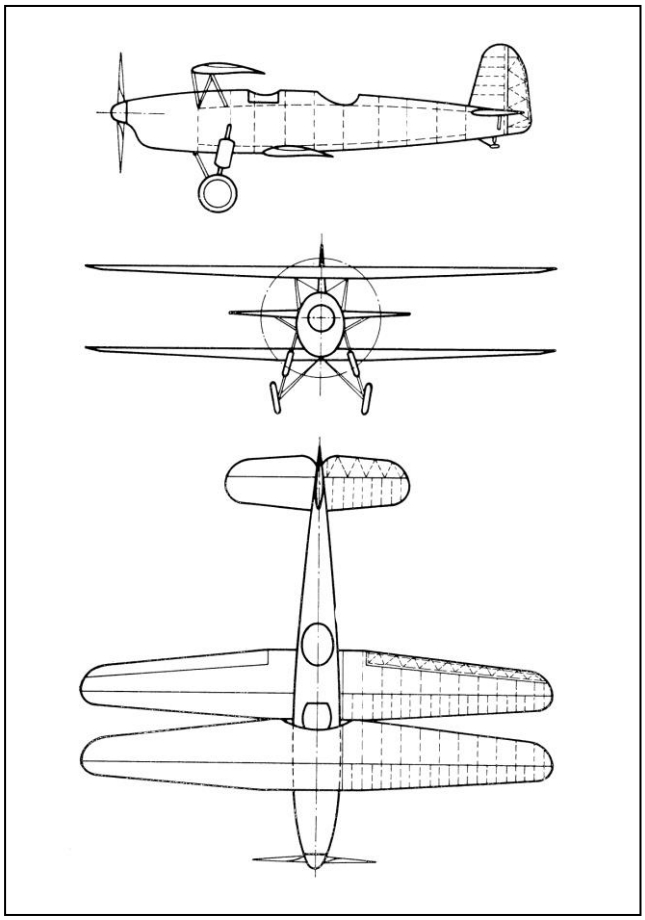
In Deutschland waren speziell für den Europarundflug 1932 und mit staatlicher Förderung die Typen Heinkel He 64, Klemm Kl 32 und Messerschmitt M 29 entwickelt worden. Ihre Flugerprobung sowie die Rundflugvorbereitung übernahm eine besondere Erprobungsgruppe der Deutschen Verkehrsflieger-Schule (DVS), die einige Monate vor Wettbewerbsbeginn in Schleißheim aufgestellt wurde. Die Gruppe, in der man die erfahrensten „Europaflieger" zusammenfaßte, unterstand direkt der DVS-Zentrale und wurde von Wolf Freiherr von Dungern geleitet.

Die übrigen deutschen Muster waren ohne staatliche Förderung entstanden. Ihre Erprobung und ihr Einsatz erfolgten auf rein privater Basis.

Akaflieg Darmstadt

Die Darmstädter schickten ihr neuestes Muster D 22 in den Wettbewerb. Es entsprach in seinen Grundzügen dem Vorläufermodell D 18, mit dem die Akaflieg bereits an den Europarundflügen 1929 und 1930 teilgenommen hatte. Die zweisitzige D 22 war ein freitragender Doppeldecker in Holzbauweise mit Sperrholzbeplankung. Die einholmigen Trapezflügel besaßen eine starke Staffelung; sie waren einteilig und nicht faltbar ausgeführt, konnten aber relativ leicht abgerüstet werden. Als Antrieb diente ein Argus As 8 R.

Die D 22-Zelle war in ihrer aerodynamischen Durchbildung vorbildlich. Da sie nicht speziell für den Europarundflug 1932 entwickelt wurde, fehlten ihr leider einige wichtige Ausrüstungsdetails: Sie war kein Kabinenflugzeug und sie besaß keine Hilfsmittel zur Verringerung der Landegeschwindigkeit. Das kostete wichtige Punkte in der Ausstattungswertung sowie bei der Mindestgeschwindigkeitsprüfung.



Die Akaflieg Darmstadt schickte ihren neuen Doppeldecker D 22 in den Wettbewerb. Er war eine Weiterentwicklung der D 18, die schon an den Europaflügen 1929 und 1930 teilgenommen hatte. Unverständlich erscheint rückschauend, warum man die D 22 nicht wenigstens mit einem provisorischen Kabinenaufsatz versehen hatte – ähnlich wie die D 18 im Wettbewerb 1930. Dadurch verzichteten die Darmstädter Studenten möglicherweise auf wertvolle Punkte in der Ausrüstungsprüfung, die später in der Endabrechnung fehlen würden.
Das untere Foto vermittelt einen guten Einblick in die Unterbringung des luftgekühlten Argus-Reihenmotors As 8 R. (Slg. Petrick)

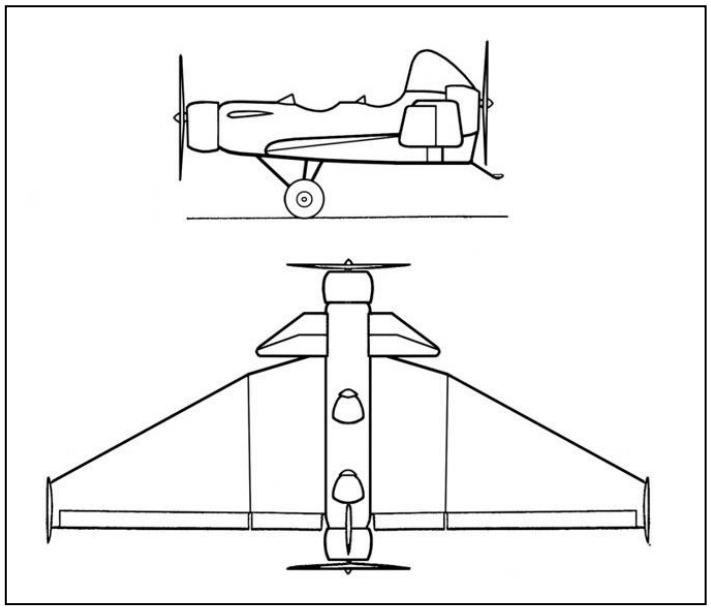
Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

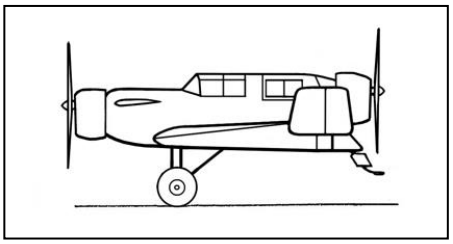
Fieseler

Den bei Fieseler in Kassel gebauten Typ F 3 „Wespe" hatte Alexander Lippisch im Auftrag der RRG entworfen. Innerhalb der Lippisch-Typenreihe trug er die Bezeichnung „Delta IV". Es handelte sich um einen zweisitzigen Tiefdecker mit zwei englischen Pobjoy-„R"-Sternmotoren in Tandemanordnung. Das Muster war schwanzlos ausgeführt, die Seitensteuerung erfolgte durch Flügelendscheiben. Die Höhensteuer saßen in Entenbauweise am Rumpfvorderteil.

Weitere Einzelheiten zu dieser interessanten Maschine finden sich in dem ausführlichen Bericht „Fieseler F 3 Wespe (RRG Delta IV)" im ADL-Internetportal.

Die Fieseler F 3 „Wespe" war eine sehr interessante Konstruktion von Alexander Lippisch. Es handelte sich um einen schwanzlosen Deltaflügler mit zwei Triebwerken, die im Bug und Heck der Maschine angeordnet waren.
Die Beschriftung „Haus Bergmann" weist auf den Sponsor und Auftraggeber des Flugzeugmusters hin, nämlich die in Dresden beheimatete Zigarettenfabrik Bergmann („HB").
(Hartmann Luftarchiv)





***(oben)**: Seitenansicht der Fieseler F 3 „Wespe" in der ursprünglichen Konfiguration mit geschlossener Kabine für den Europa-Rundflug 1932.*

***(links)**: Ansicht der F 3 in ihrem späteren Zustand mit offenen Sitzen und zusätzlicher Seitenflosse am Rumpfheck, etwa Frühherbst 1932.*

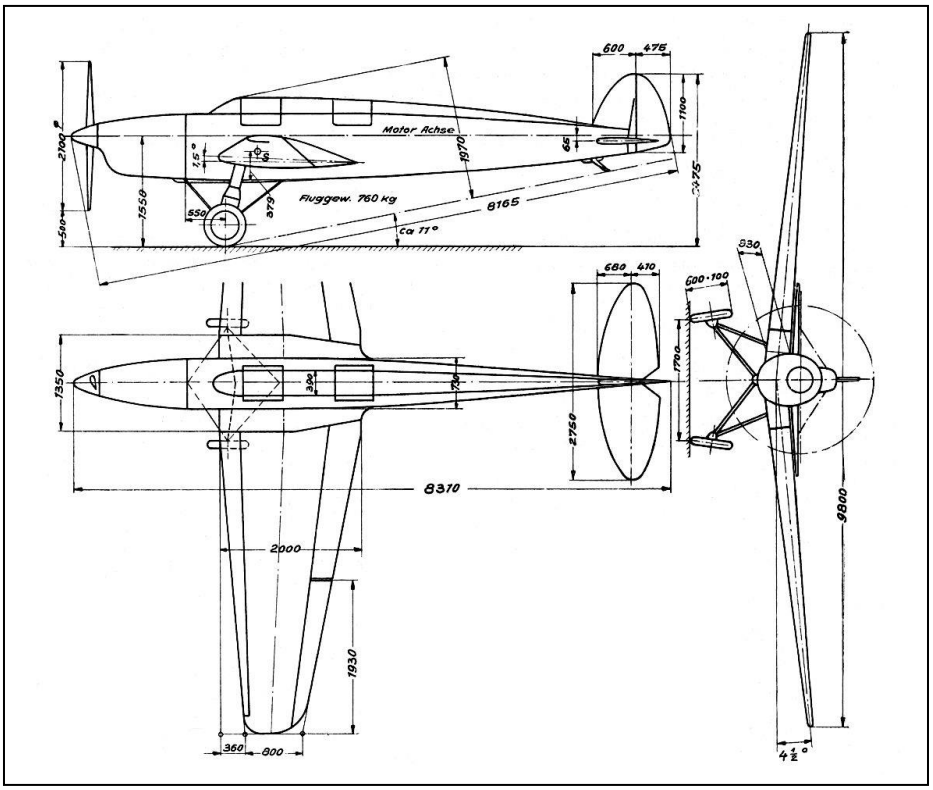
Heinkel

Die He 64 war ein freitragender Tiefdecker in Holzbauweise mit Sperrholzbeplankung. Die Maschine stellte die erste Konstruktion von Walter Günter bei den Heinkelwerken dar und konnte ihre Abstammung vom Bäumer „Sausewind" nicht verleugnen. Die einholmigen Trapezflügel ließen sich an der Wurzel um ein Kreuzgelenk drehen und zurückklappen. Entlang der gesamten Flügelvorderkante waren zweigeteilte automatische Handley-Page-Lachmann-Vorflügel („Schlitzflügel") angebracht, um die Langsamflugeigenschaften zu verbessern. Der Rumpf hatte ovalen Querschnitt, die Sitze waren hintereinander angeordnet und durch eine halbrunde Haube abgedeckt.

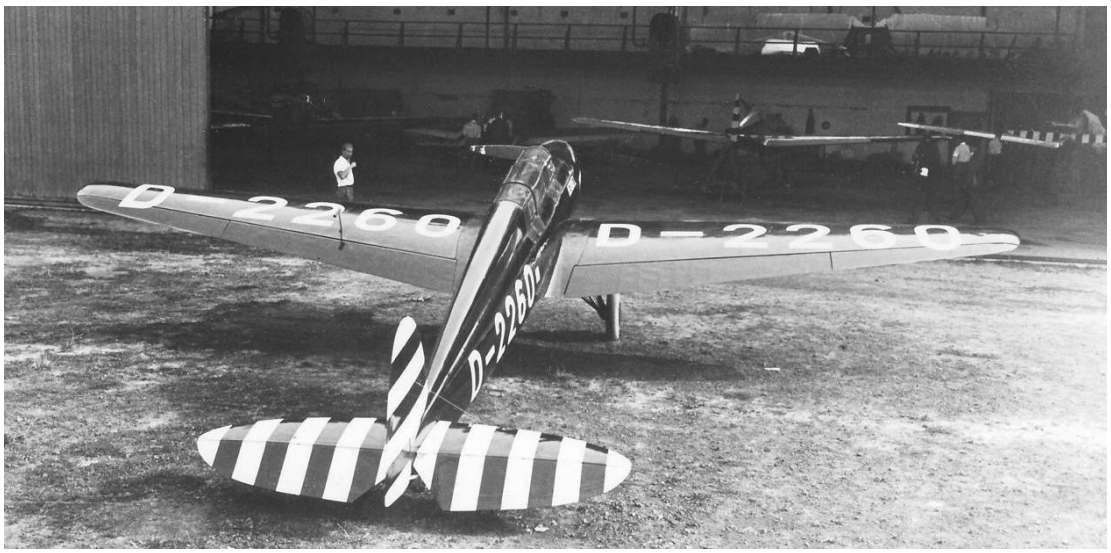
Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Das Leitwerk besaß ovalen Umriß (typische „Günter-Form"), die Ruder waren unausgeglichen. Das achslose Dreibeinfahrgestell bestand aus kombinierten Öl-Druckluft-Federstreben, die unverkleideten Laufräder trugen Backenbremsen. Als Antrieb konnten folgende Motortypen eingebaut werden:

Argus As 8 R
Hirth HM 150 und HM 150 U
De Havilland „Gipsy III".



Die Heinkel He 64 galt als einer der Favoriten im Europa-Wettbewerb. Alle teilnehmenden Maschinen des Heinkel-Typs waren mit dem Argus As 8 R-Motoren ausgerüstet, die anderen genannten Triebwerksvarianten kamen nicht zum Einsatz.
*Die im **mittleren Foto** gezeigte D-2260 (Startnummer A9) entsprach der Version He 64 B. Die **unten** abgebildete D-2304 (Startnummer C6) gehörte dagegen zur Baureihe He 64 C. Hauptsächlicher Unterschied: Der Typ B hatte einen etwas kleineren Flügel als das C-Muster und war deshalb etwas schneller.*
Daß auf dem unteren Foto die bekannte Pilotin Elly Beinhorn auf dem Flügel steht, hat seinen besonderen Grund: Die D-2304 war eigentlich für Elly's Teilnahme am Europaflug 1932 vorgesehen, sie mußte aber wegen des Totalausfalls der Messerschmitt M 29 ihren Platz in der Heinkel-Maschine kurzfristig an Fritz Morzik abtreten.
(Slg. Koos/ADL)



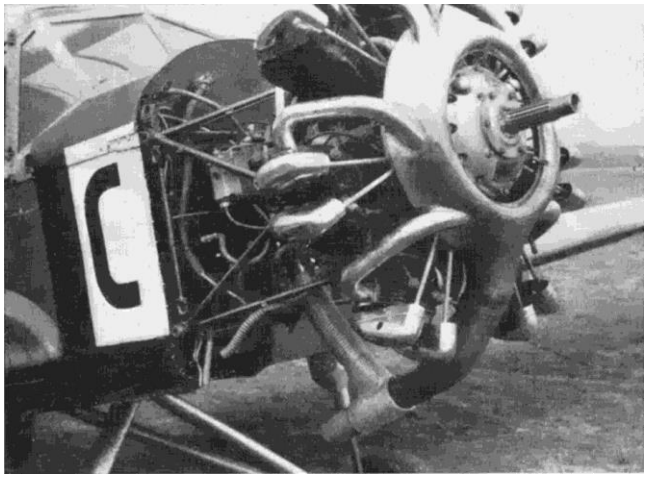
Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

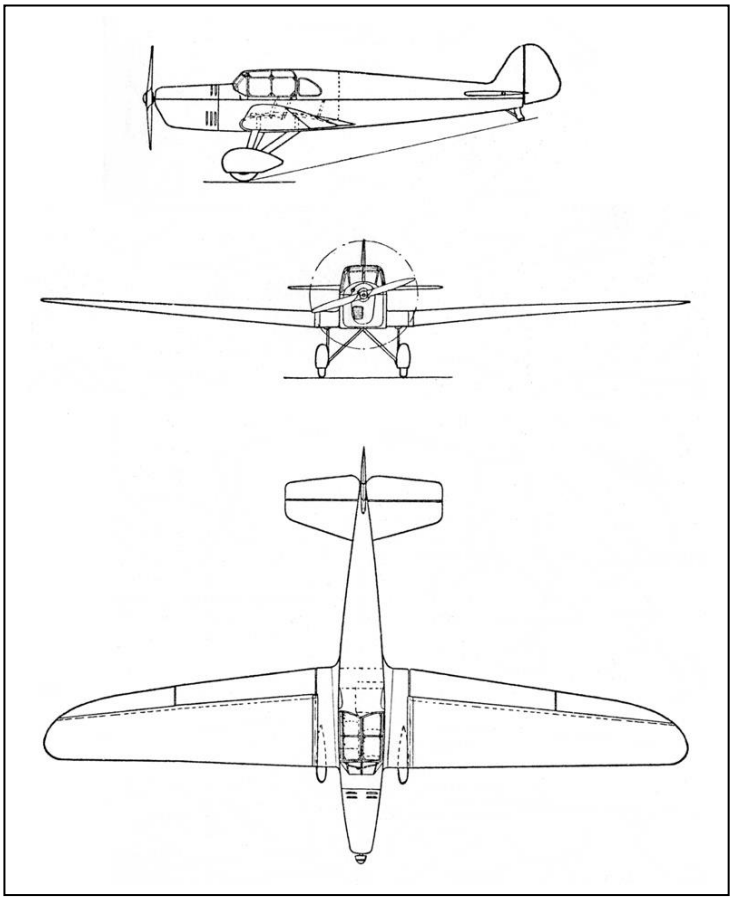
Klemm

Die Kl 32 war ein freitragender Kabinentiefdecker in Holzbauweise mit Sperrholzbeplankung, nur die Ruderflächen trugen Stoffbespannung. Die zweiholmigen Trapezflügel konnten ebenso wie bei der He 64 um ein Kreuzgelenk gedreht und an den Rumpf geklappt werden. An den Flügelhinterkanten befanden sich durchgehende Landeklappen, die per Handhebel betätigt wurden, sowie Schlitzquerruder.

Der Rumpf besaß rechteckigen Querschnitt, in der geräumigen und rundumverglasten Kabine fanden drei Personen Platz (2 Sitze vorn, 1 Sitz hinten). Das achslose Dreibeinfahrgestell war mit Druckgummifederung und Ölstoßdämpfung ausgerüstet. Die verkleideten Laufräder trugen Innenbackenbremsen. Es konnten folgende Triebwerke eingebaut werden:

Argus As 8 R	(Kl 32 V)
De Havilland „Gipsy III"	(Kl 32 X)
Hirth HM 150	(Kl 32 XII)
Siemens Sh 14 a	(Kl 32 XIV).



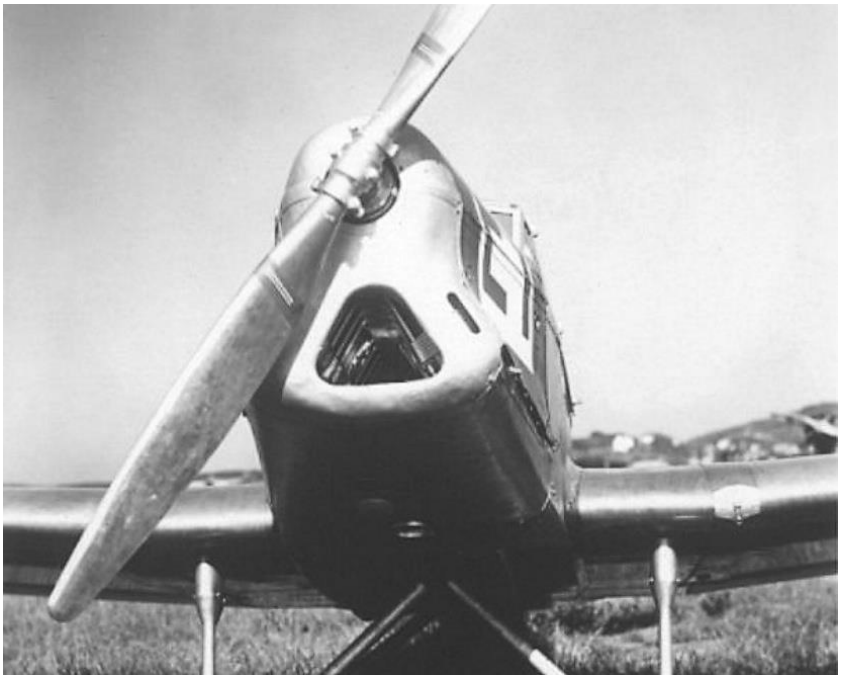


***(links oben + Übersichtszeichnung)**:*
Mit drei Exemplaren nahm das Muster Kl 32 V am Wettbewerb teil, angetrieben von dem Vierzylinder-Motor Argus As 8 R.

***(links)**: Die Version Kl 32 XIV besaß als Antrieb den 7-Zyl.-Sternmotor Siemens Sh 14 a, von ihr flogen zwei Maschinen im Wettbewerb.*

***(unten)**: Hintereinander aufgereiht die beiden Typen Kl 32 XIV (C2) und Kl 32 V (B7). (Slg. Ott/ADL)*

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik



***(links und Mitte)**:*
Die Klemm Kl 32 XII war mit dem neuentwickelten Hirth HM 150-Triebwerk ausgerüstet, einem luftgekühlten Achtzylinder-V-Motor mit hängenden Zylindern und einer Leistung von 150/170 PS (110/125 kW). Das einzige Exemplar (Startnummer E1, Zulassung D-2328) flog Wolf Hirth, der jüngere Bruder des Motorfabrikanten Hellmuth Hirth.

***(unten)**:*
Das Muster Klemm Kl 32 X war mit dem britischen Vierzylinder-Reihenmotor De Havilland „Gipsy III" ausgerüstet. Die hier abgebildete D-2299 nahm unter der Startnummer A4 am Europaflug teil, und zwar mit John Evans-Freke Baron Carberry, Sereai/ Ostafrika, als Wettbewerber.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

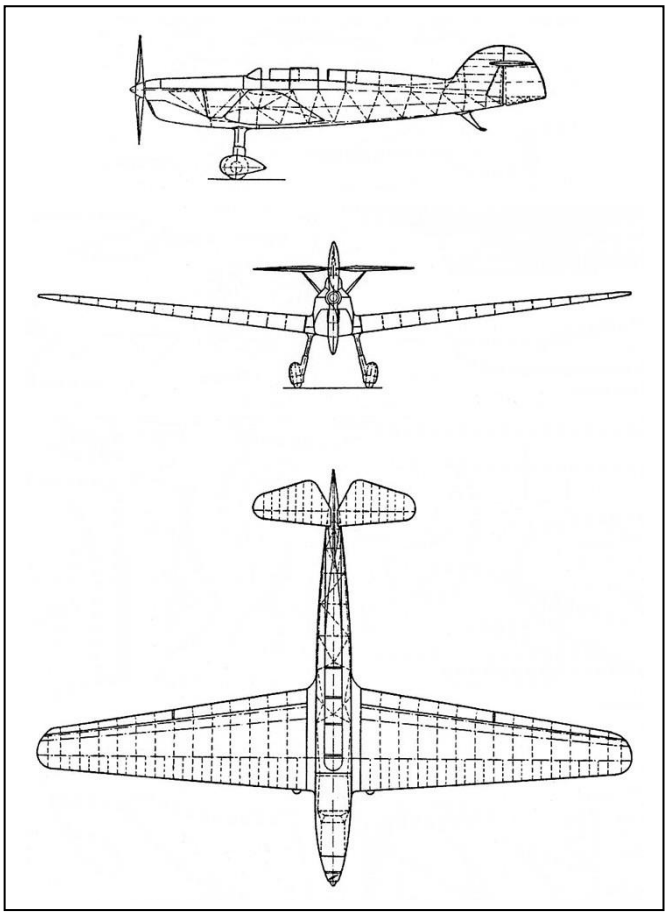
Messerschmitt

Die M 29 war ein freitragender Tiefdecker in Gemischtbauweise. Die einholmigen Trapezflügel besaßen eine sperrholzbeplankte, torsionssteife Vorderkante, die restliche Fläche war stoffbespannt. Entlang der gesamten Flügelhinterkante waren zweigeteilte Schlitzklappen angebracht, deren äußere Elemente zugleich als Querruder dienten. Die Klappen wurden vom Pilotensitz durch einen Hebel gesteuert und gingen automatisch zurück, sobald der Steuerdruck ein bestimmtes Maß überschritt. Die Flügel waren am Rumpf so befestigt, daß sie nach Betätigung eines Handhebels gelöst, gedreht und an den Rumpf angeklappt werden konnten.

Der Rumpf bestand aus einer Stahlrohrkonstruktion mit Stoffbespannung und hatte einen im wesentlichen rechteckigen Querschnitt. Die beiden Sitze waren hintereinander angeordnet und durch eine halbrunde Haube abgedeckt. Das Höhenleitwerk hatte keine Flosse, es war als sog. Pendelruder ausgebildet. Die freitragenden Federbeine des Hauptfahrgestells besaßen Luftfederung, die stromlinienförmig verkleideten Laufräder trugen Bremsen. Als Triebwerk konnten folgende Motortypen eingebaut werden:

Argus As 8 R
Siemens Sh 14 a.

Nähere Informationen über die M 29 finden sich in dem ausführlichen Artikel „Ein Pechvogel – die Messerschmitt M 29“ im ADL-Internetportal.



Die Messerschmitt M 29 galt als größter Favorit des Europaflugs 1932 und sollte mit fünf Exemplaren des Musters M 29 a sowie einer Maschine des Typs M 29 b am Wettbewerb teilnehmen. Die Version „a“ war mit dem Reihenmotor Argus As 8 R ausgerüstet ***(obere Fotos und Zeichnung)****, die b-Version hatte den Sternmotor Siemens Sh 14 a als Antrieb* ***(unteres Foto)****.*
Nach zwei zunächst unerklärlichen Abstürzen wenige Tage vor Wettbewerbsbeginn wurde die M 29 vom RVM gesperrt und von der Teilnahme am Europaflug 1932 ausgeschlossen (Nähere Einzelheiten finden sich auf S. 17).

Papenmeyer

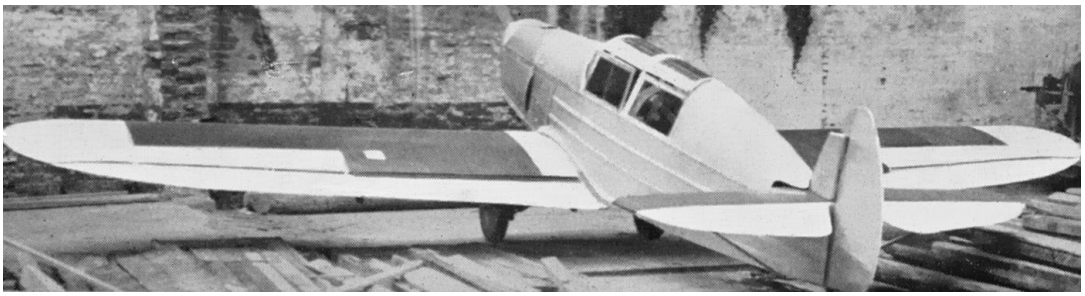
Der in Hamburg entwickelte Tiefdecker Papenmeyer P. I glich äußerlich stark dem Bäumer „Sausewind". Dies erscheint nicht weiter verwunderlich, denn Fritz Papenmeyer war langjähriger Geschäftsführer der Bäumer Aero GmbH gewesen und setzte nach deren Betriebseinstellung die Arbeiten auf eigener Basis fort.

Die P. I hatte von ihrem Vorgänger die windschnittige Form „geerbt", als Antrieb war ein englischer Sternmotor vom Typ Pobjoy „R" vorgesehen. Im Gegensatz zum „Sausewind" sollte die P.I ein Einziehfahrwerk erhalten, außerdem besaß sie sicherlich eine geschlossene Kabine.

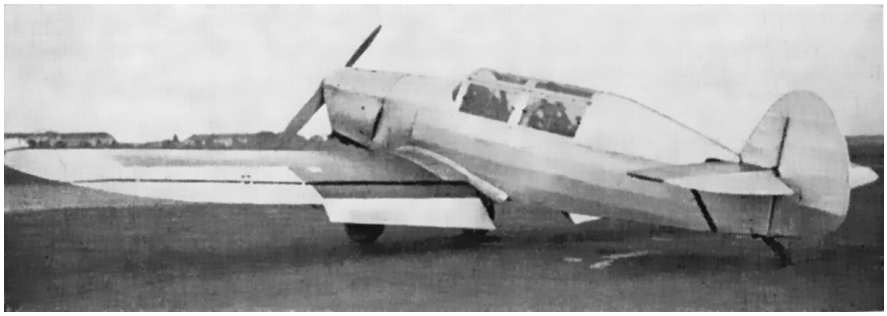
Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Raab-Katzenstein

Bei der RK 25/32 handelte es sich um einen „alten Bekannten" aus dem Europarundflug 1929. Das als freitragender Tiefdecker ausgelegte Flugzeug war für den 32er Wettbewerb gründlich modernisiert worden. Ob es sich um einen Umbau oder einen echten Neubau handelte, ist unklar. Die Maschine besaß jetzt faltbare Flügel, Radbremsen und eine vollwertige Kabinenabdeckung, zum Antrieb diente nunmehr ein Argus As 8 Serie III. Ferner waren die Tragflächen im Bereich der Querruder mit Schlitzklappen Bauart Ksoll versehen worden, um die Langsamflugeigenschaften zu verbessern.



Die Raab-Katzenstein RK 25 entstand im Jahr 1928 und war für den 32er Europa-Wettbewerb gründlich modernisiert worden. Abgesehen von der geschlossenen Kabine und dem neuen Triebwerk fiel auch die geänderte Tragfläche auf, welche im Bereich der Innenflügel mit Schlitzklappen Bauart Ksoll versehen war. Auf dem unteren Foto sind trotz der schlechten Bildqualität die ausgefahrenen Klappen gut zu erkennen.



Zusammenfassende Beurteilung

Die bei Fieseler und Papenmeyer entwickelten Flugzeuge wurden nicht rechtzeitig fertig, die D 22 und auch die RK 25/32 nahmen eine klare Außenseiterposition ein. Sie sollen deshalb in der folgenden Betrachtung ausgeklammert bleiben.

Vergleicht man He 64, Kl 32 und M 29 miteinander, so wird schnell erkennbar, daß die Kl 32 dem angestrebten Ziel der Rundflugausschreibung, ein bequemes Reiseflugzeug zu schaffen, wohl am nächsten kam. Sie hatte eine geräumige Kabine und konnte drei Personen befördern (He 64 und M 29 nur zwei), ihre Zelle wirkte nicht „überzüchtet". Die Heinkel und erst recht die Messerschmitt waren zwar aerodynamische „Leckerbissen" und sahen „rassig" aus – aber sie stellten eher Rennflugzeuge als bequeme Reisemaschinen dar. Entsprechend gestaltete sich auch die kommerzielle Zukunft der drei Typen: Von He 64 und M 29 wurden außer den Wettbewerbsmaschinen keine weiteren Stücke gebaut. Nur die Kl 32 ging in Serie und wurde auch von vielen Privatfliegern benutzt.

Die technischen Daten aller deutschen Europaflugtypen sind in Tabelle 2 zusammengefaßt.

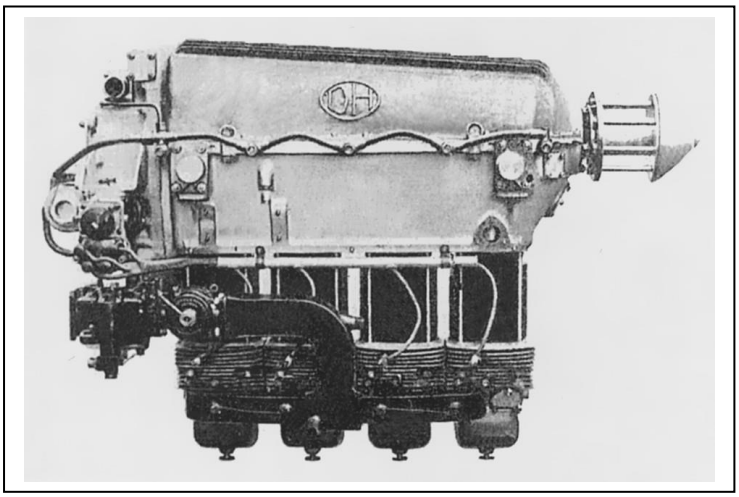
Motoren

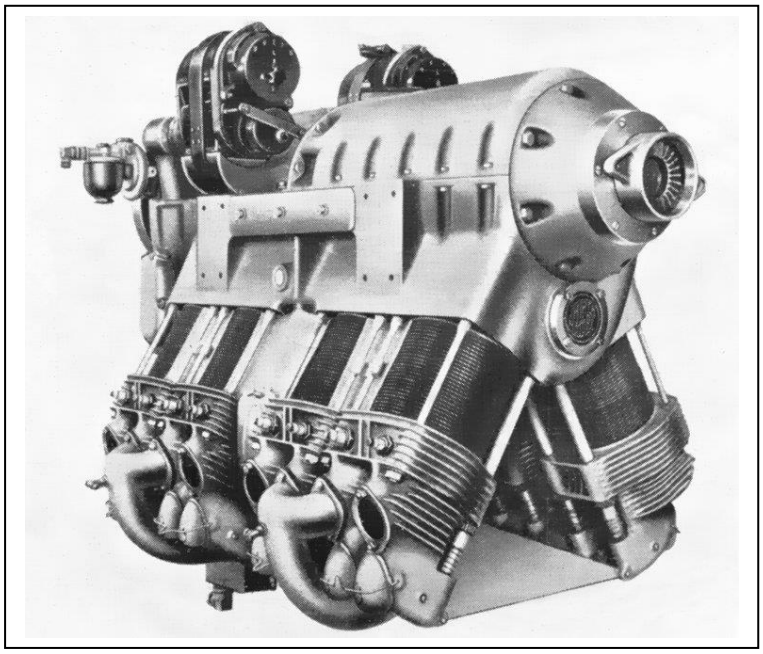
Abschließend ein kurzer Blick auf die zum Einbau gelangten Triebwerke. 1929 hatte noch eindeutig der Sternmotor dominiert. 1930 war bereits die Hälfte der deutschen Maschinen mit luftgekühlten Reihenmotoren ausgerüstet. 1932 wandelte sich das Bild völlig zugunsten der letztgenannten Bauart: Von den 16 Flugzeugen des endgültigen deutschen Teilnehmerfeldes besaßen nur noch 3 Stück einen Sternmotor (C2, C4 und C7), während 13 Maschinen Reihenmotoren mit Luftkühlung hatten (darunter allein 11 Stück den Argus As 8 !).

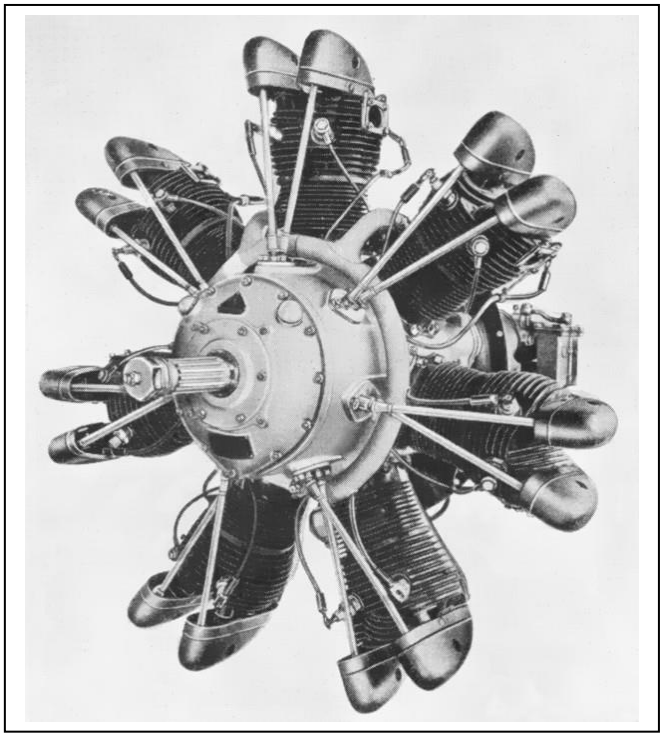
Im einzelnen handelte es sich um folgende Triebwerke (alle luftgekühlt):

Argus As 8 III	4 Zylinder in Reihe	100/130 PS
Argus As 8 R	4 Zylinder in Reihe	140/160 PS
D.H. „Gipsy III"	4 Zylinder in Reihe	105/120 PS
Hirth HM 150	8 Zylinder in V-Form	150/160 PS
Hirth HM 150 U	dto. mit Getriebe	185/215 PS
Siemens Sh 14 a	7 Zylinder in Sternform	125/160 PS

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de







(im Uhrzeigersinn, beginnend links oben)
Triebwerke deutscher Teilnehmer-Flugzeuge:
Argus As 8 R (140/160 PS, 103/118 kW),
D.H. „Gipsy III" (105/120 PS, 77/88 kW),
Hirth HM 150 (150/160 PS, 110/118 kW),
Siemens Sh 14 a (125/160 PS, 92/118 kW).

***(unten links)**: Einbau des Argus As 8 R in einer Klemm Kl 32 V. (Slg. Kössler/ADL).*

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Die Piloten

Im Gegensatz zu den vorangegangenen Europarundflügen gab es 1932 praktisch keine deutschen Werksmannschaften (die einzige Ausnahme bildete Heinkel mit bescheidenen zwei Maschinen, nämlich Startnummer A6 und E2). Die desolate Wirtschaftslage verbot große finanzielle Engagements von selbst; außerdem existierten einige Flugzeugfirmen, die 1929 und 1930 dabei waren, inzwischen nicht mehr.

Stattdessen hatte die DVS mit finanzieller Unterstützung des RVM (und im Hintergrund auch des RWM) ein Team aus erfahrenen Flugzeugführern gebildet und auf die drei Muster He 64, Kl 32 und M 29 verteilt. Die DVS trat nach außen hin allerdings nicht in Erscheinung, alle Nennungen wurden über den Aero-Club von Deutschland abgewickelt.

Etliche Piloten waren bereits 1929 und/oder 1930 dabeigewesen und bedürfen deshalb keiner erneuten Vorstellung: John Evans-Freke Baron Carberry, Wolf Freiherr von Dungern, Wolfram Hirth, Werner Junck, Robert Lusser, Dietrich Freiherr von Massenbach, Fritz Morzik, Dr. Georg Pasewaldt, Reinhold Poß, Friedrich Wilhelm Siebel.

Hans-Jürgen von Cramon-Taubadel hatte seine fliegerische Ausbildung bei der Sportflug GmbH erhalten. Er gehörte zu den wenigen Reichswehr-Angehörigen, denen das Fliegen in Deutschland offiziell erlaubt war. 1931 war v. Cramon nach Lipezk abkommandiert und erprobte dort neue Flugzeugtypen. Nach einer mehrjährigen Tätigkeit als Fluglehrer bei der DVS Schleißheim wurde er 1934 als Hauptmann in die Luftwaffe übernommen und mit der Führung einer Staffel im JG 132 betraut. 1940 gehörte v. Cramon dem Stab des JG 53 an, und im April 1942 hatte er den Rang eines Obersten erreicht.

Wilhelm Cuno war seit 1928 bei der Luft Hansa beschäftigt und hatte zum Zeitpunkt des Europarundfluges bereits 300.000 km als Verkehrspilot zurückgelegt. Er verunglückte am 29.10.1932, also nur wenige Monate nach dem Wettbewerb, tödlich mit einer Junkers W 33-Frachtmaschine über dem englischen Kanal.

Walter Marienfeld hatte seine Flugausbildung bei der Ostpreussischen Flugsport GmbH in Königsberg erhalten und war seit 1928 als Verkehrsflugzeugführer bei der DLH beschäftigt. Er kam 1935 zur Luftwaffe und war längere Zeit Kommodore des KG 54. Im Januar 1943 wurde Ritterkreuzträger Marienfeld zum Oberst befördert. Im Oktober 1944 erlitt er als General der Kampfflieger „bei der Vorführung einer neuen Waffe“ den Tod.

Hans-Jürgen von Cramon-Taubadel, ca. 1938 als Major der Luftwaffe.

Wilhelm Cuno, aufgenommen 1932 während des Europa-Rundflugs.

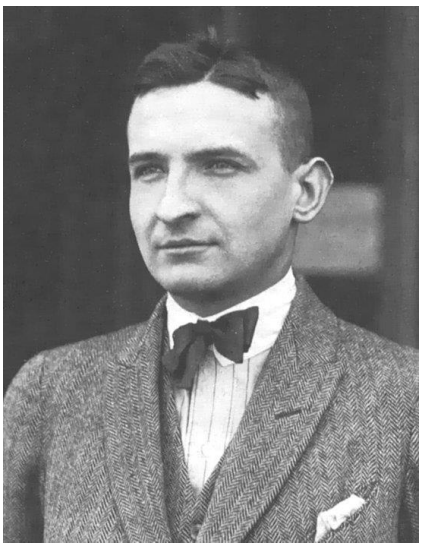
Walter Marienfeld, ca. 1932 mit DLH-Mütze und -Anstecknadel

Antonius Raab, der ehemalige Mitinhaber der Raab-Katzenstein-Flugzeugwerke, fungierte ab 1930, nachdem die Firma in Liquidation gegangen war, als Geschäftsführer der Rheinischen Luftfahrtindustrie in Krefeld. Neben seiner Unternehmertätigkeit konnte Raab auch eine reichhaltige Flugerfahrung vorweisen: 1919 - 1922 Verkehrspilot bei der DLR, ab 1923 Werksflieger der Stahlwerk Mark AG in Breslau und ab 1924 Chefpilot beim Dietrich-Gobiet-Flugzeugbau.

Hans Seidemann, Oberleutnant der Reichswehr, gehörte zu den wenigen Militärangehörigen, die offiziell Flugsport betreiben durften. Er hatte seine Pilotenausbildung bei der Sportflug GmbH in Magdeburg erhalten, und der Europaflug 1932 war sein erster großer „Auftritt". Danach wurde er Fluglehrer bei der DVS Schleißheim, nahm am Deutschlandflug 1933 sowie am Europaflug 1934 teil, inzwischen zum Hauptmann befördert. 1937 sah man Seidemann als Major der Luftwaffe auf einer Bf 109 beim Internationalen Flugmeeting in Zürich. 1940 hatte er bereits den Generalsrang erreicht, ab Mai 1943 kommandierte er als Ritterkreuzträger das VIII. Fliegerkorps (Nahkampfkorps).

Der Rumäne **Alex Papana**, der sich über den Aero-Club von Deutschland angemeldet hatte, stellte zumindest für die deutschsprachige Fachwelt ein „unbeschriebenes Blatt" dar.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik



Antonius Raab,
ca. 1923

Hans Seidemann, beim Deutschlandflug
August 1933

Dr. Georg Pasewaldt und Wilhelm Cuno. Beide flogen im Wettbewerb eine Klemm Kl 32 XIV, Startnummern C2 und C4.

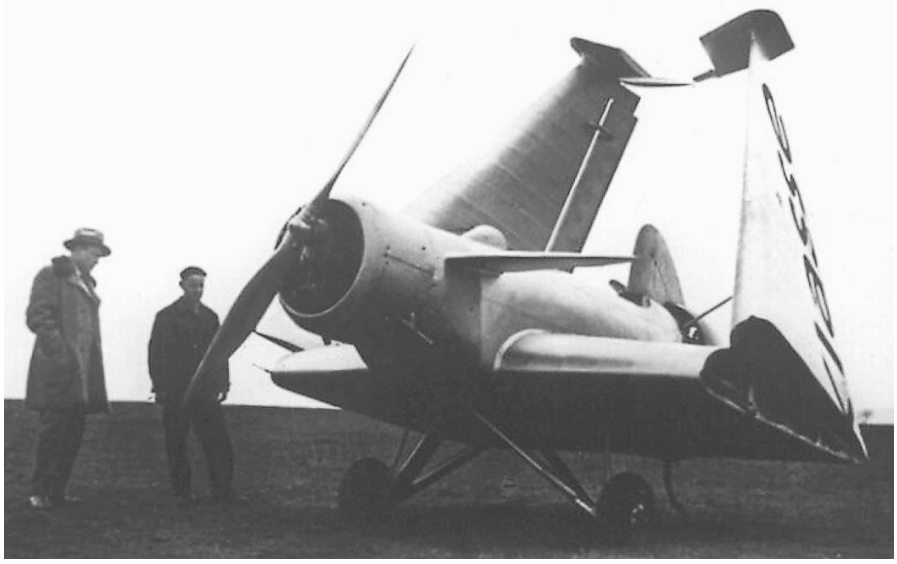
Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Die Zeit bis zum Beginn des Wettbewerbs

Bis zum festgelegten Eintreffschluß in Berlin-Staaken am 12. August schrumpfte die Teilnehmerzahl noch merklich. Bei manchen Bewerbern stand schon Tage oder gar Wochen vor diesem Termin fest, daß sie nicht erscheinen würden.

Im deutschen Feld fehlten insgesamt 16 Teilnehmer gegenüber der ursprünglichen Meldezahl, also genau die Hälfte. Welche Ausfälle hatte es in der Zwischenzeit gegeben und wo lagen die Gründe ?

A1, A2 und A3
Der Typ Fieseler F3 „Wespe" befand sich noch im Erprobungsstadium, als der Europarundflug begann. Anfang Juli 1932 hatte der bekannte Segelflieger Günther Groenhoff die ersten Flüge durchgeführt und reichlich unbefriedigende Flugeigenschaften festgestellt. Trotz eines intensiven Versuchsprogramms, an dem sich auch Gerhard Fieseler persönlich beteiligte, gelang es nicht, die „Wespe" rechtzeitig einsatzbereit zu machen.



Klappbare Flügel waren ein Ausstattungsmerkmal, das in der Wertung des Europarundfluges besonders honoriert wurde und deshalb bei dem Fieseler-Muster nicht fehlen durfte.
Die großformatige Reklame-Aufschrift an den Flügelunterseiten lautete komplett „Bergmann-Klasse“ und bezog sich auf eine Zigarettenmarke der Rauchwarenfabrik Haus Bergmann.
(Luftarchiv Hartmann)

A5
Der in London lebende Japaner Masauji Hachisuka, übrigens ein Neffe des japanischen Kaisers, erschien nicht in der gemeldeten De Havilland „Moth I" in Berlin, sondern mit einer D.H. „Puss Moth". Dieser Typ entsprach aber nicht den Ausschreibungsbedingungen des Europaflugs, da er ein zu hohes Leergewicht besaß. Hachisukas Teilnahme mußte wohl oder übel abgelehnt werden.

A7 und C5
Von den gemeldeten 8 Heinkel He 64 traten lediglich 6 Stück zum Wettbewerb an. Ein Blick in die Heinkel-Werknummernliste zeigt, daß überhaupt nur sieben Maschinen gebaut wurden. Eine He 64 muß demnach schon im Planungsstadium wieder gestrichen worden sein. Bei der zweiten fehlenden Maschine handelte es sich um die He 64 A D-2258, die am 29.4.1932 während der Flugerprobung in Schleißheim abstürzte. Flugzeugführer Oskar Notz kam dabei ums Leben.

In der Erprobungsphase der neuentwickelten Europaflug-Maschinen in Schleißheim stürzte Oskar Notz mit der Heinkel He 64, D-2258, wegen einer Motorstörung im Langsamflug aus etwa 30 m Höhe tödlich ab.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

B2, B3, B4, B5, C3 und C9

Am 8. August 1932, wenige Tage vor Wettbewerbsbeginn, stürzte die Messerschmitt M 29, Kennzeichen D-2259, in Haunstetten bei Augsburg infolge Flügelbruchs ab. Pilot Fridolin Kreutzkamp fand dabei den Tod. Einen Tag später erfolgte der zweite, zunächst unerklärliche Unfall: Die D-2308 befand sich im Anflug auf den Platz Schleißheim, als das Höhenleitwerk brach und anschließend die Tragflächen abmontierten. Die Maschine stürzte ins Dachauer Moor. Pilot Reinhold Poß konnte gerade noch rechtzeitig abspringen, während sein Begleiter Starchinsky ums Leben kam, weil dessen Fallschirm sich infolge der geringen Höhe nicht mehr öffnete.

***(oben)**: Am 8.8.1932 stürzte die Messerschmitt M 29, Kennzeichen D-2259, in Haunstetten bei Augsburg ab. Pilot Fridolin Kreutzkamp fand dabei den Tod.*

***(links)**: Einen Tag später erfolgte der zweite, zunächst unerklärliche Unfall einer M 29: Unweit Schleißheim montierte die D-2308 ab und zerschellte im Dachauer Moor. Pilot Reinhold Poß konnte sich per Fallschirm retten, während sein Begleiter Starchinsky ums Leben kam, weil dessen Schirm sich nicht mehr rechtzeitig öffnete.*

Daraufhin sah sich das RVM gezwungen, den Typ M 29 bis zur einwandfreien Klärung der Unfallursachen zu sperren. Wenige Tage vor Wettbewerbsbeginn kam diese Maßnahme natürlich einem Ausschluß der Messerschmitt-Maschinen gleich.

Die Unfalluntersuchung zeigte später, daß in beiden Fällen die Pendel-Höhenruderanlage der Auslöser der Abstürze war. Bei bestimmten Schwerpunktlagen geriet der mechanische Stabilisator des Pendelruders, der zum Austrimmen des Flugzeugs diente, in gefährliche Schwingungen und brachte schließlich das Höhenruder ruckartig zum vollen Ausschlag. Daraus resultierte ein gewaltsames, unkontrolliertes Aufbäumen des Flugzeugs, mit entsprechender Überbeanspruchung der Tragflächen und des Ruders. Die Folge waren dann Flügelbruch sowie Ausreißen des Höhenruders.

(Eine ausführliche Darstellung der M 29-Unfälle findet sich im ADL-Internetportal in der Dokumentation unter dem Titel „Messerschmitt M 29 – ein Pechvogel“, verfaßt von Dr. Ernst Vocke)

C1

Von den acht gemeldeten Klemm-Maschinen erschien eine Kl 32 V (mit Argus As 8) nicht zum Wettbewerb. Anhand der Klemm-Werknummernliste ist zu vermuten, daß es sich hierbei um die spätere CH-360 handelte, die noch vor Beginn des Europarundfluges in die Schweiz verkauft werden konnte und dann unter der Startnummer S2 am Wettbewerb teilnahm.

E3, E4 und E5

Zwei Papenmeyer P. I befanden sich in einem fortgeschrittenen Baustadium, als der Europaflug begann. Die Arbeiten an der dritten gemeldeten Maschine hatte man offenbar schon frühzeitig wieder eingestellt. Eine P. I wurde Monate später tatsächlich fertiggestellt und nach Südamerika verladen. Graf Reventlow soll die Maschine dort wiederholt geflogen haben.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

Zu den ersten Teilnehmern, die sich in Staaken zum »Challenge International« versammelten, gehörte der Rumäne Papana mit seinem amerikanischen Monocoupe-Schulterdecker, zwei französische Potez-Hochdecker, die Schweizer Comte 12 „Moskito" sowie die deutschen Klemm Kl 32-Tiefdecker aus Böblingen. Es folgten im geschlossenen Verband die fünf polnischen Teilnehmer sowie das He 64-Geschwader aus Warnemünde. In bunter Folge trafen die übrigen Teilnehmer aus dem In- und Ausland ein – letzter war Raab auf seiner RK 25/32, der gleich 700 RM Reuegeld berappen mußte, weil er eine Stunde nach dem ersten Eintreffschluß landete.

Bis zum 12. August 1932 um 16 Uhr waren 43 Teilnehmer in Staaken versammelt. Nicht nur im deutschen Feld hatte es Ausfälle gegeben, auch die ausländischen Teams erschienen nicht alle in der gemeldeten Stärke:

Land	gemeldet	davon eingetroffen
Deutschland	32	16
Frankreich	12	8
Italien	8	8
Polen	6	5
Schweiz	2	2
Tschechoslowakei	7	4
Gesamt	67	43

Die Sperrung der Messerschmitt M 29 sowie der Ausfall zweier He 64 hatten unter den deutschen Piloten zu etlichen Maschinentäuschen geführt: Freiherr von Massenbach flog anstelle von Brenner die He 64 C mit der Startnummer A6. Heinkels Chefkonstrukteur Schwärzler hatte die für ihn vorgesehene He 64 (C6) an Elly Beinhorn abgegeben; diese wiederum verzichtete einen Tag vor Wettbewerbsbeginn zugunsten von Morzik (ursprünglich gemeldet für die M 29 mit der Startnummer B2). Heinkel-Testpilot Junck erschien nicht mit der C5 am Start sondern mit der E2 – ebenfalls einer He 64, die ursprünglich Dr. Freude steuern sollte. Außerdem besaß die E2 als Antrieb nicht den gemeldeten Hirth HM 150 U-Motor, sondern einen Argus As 8 R.

Auch bei den Klemms war es „rundgegangen": Freiherr von Dungern, der ursprünglich die B9 steuern sollte, gab diese Maschine an Dr. Pasewaldt ab. Dafür überließ ihm Leander seine Messerschmitt M 29 b (Startnummer C3). Für v. Dungern war das allerdings ein schlechter Tausch, denn nach Sperrung der M 29 stand er unvermutet ganz ohne Maschine da! Pasewaldt, der ursprünglich die C2 hatte fliegen sollen, trat die B9 einen Tag vor Wettbewerbsbeginn an Poß ab, dessen M 29 (Startnummer B3) am Boden bleiben mußte. Pasewaldt übernahm stattdessen die C4 von Friedrich Siebel, der sich kurzfristig einer Blinddarmoperation hatte unterziehen müssen und noch nicht wieder flugtauglich war. Die C2 steuerte jetzt Wilhelm Cuno.

Schließlich fand bei den Darmstädtern noch ein Tausch statt: Polte gab den Steuerknüppel der D 22 (B8) an seinen DLH-Kollegen Marienfeld ab.

Damit der Leser trotz der vielen Täusche nicht die Übersicht verliert, gibt die als Tabelle 3 abgedruckte Startliste den Stand bei Eintreffschluß in Staaken wieder, d.h. am 12. August abends.

DLH-Verkehrspilot Wilhelm Cuno steuerte eine der beiden Klemm Kl 32, die von einem Sternmotor Siemens Sh 14a angetrieben waren, und zwar die D-2310 mit der Startnummer C2. In einer Flugpause schmaucht Cuno gerade ein gemütliches Pfeifchen, während sein Begleiter Heil verschiedene Utensilien im hinteren Teil der Kabine verstaut.

(Slg. Knoblich)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

***(oben)**:*
Die von Wolf Hirth gesteuerte einzige Klemm Kl 32 mit dem neuen V8-Motor HM 150 seines Bruders Hellmuth Hirth. Das Foto entstand in Tempelhof vor dem Beginn des Streckenflugs.

***(Mitte)**:*
Reinhold Poß beim Einsteigen in seine Kl 32 D-2261 (Startnummer B9). Das Betanken mit dem großen Trichter ist gerade beendet.
(Slg. Ott/ADL)

***(unten)**:*
Die He 64 D-2302 von Wolfgang Stein (Startnummer A8) wird in Hamburg-Fuhlsbüttel betankt. Interessant ist die unterschiedliche Lage des Einfüllstutzens zwischen Klemm und Heinkel.
(Slg Kock)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

***(links)**: Werner Junck und Dietrich Freiherr von Massenbach vor der He 64, D-2303 (A6).*

***(oben)**: Alberto Colombo, der Kapitän der italienischen Staffel, an seiner Breda 33, I-CORE (M1).*

Robert Lusser in der Kabine seiner Klemm Kl 32, D-2311 (B6). Auf dem Flügel liegt ein Gratulationsstrauß. Am Rumpf unterhalb des hinteren Dreieckfensters ist das Aeroshell-Zeichen angebracht.

Fritz Morzik „in Zivil" am Leitwerk der Junkers W 33 D-1732, welche die DVS für die Dauer des gesamten Streckenflugs zur Verfügung stellte: Sie sollte benötigte Ersatzteile schnell an jeden gewünschten Ort in Europa bringen und hatte außerdem Spezialisten an Bord (z.B. Elektron-Schweißer), um sofort praktische Hilfe leisten zu können.

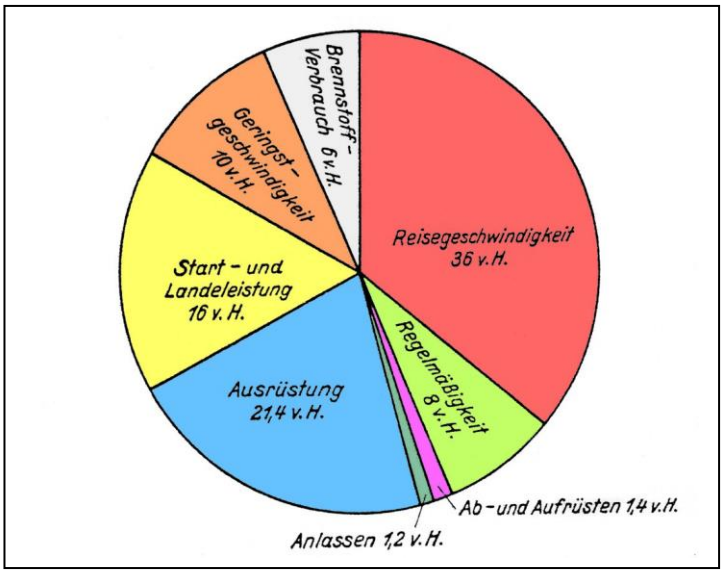
Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Die Technische Prüfung

Nachdem alle 43 Flugzeuge von der Sportkommission abgenommen und gewogen waren, begann am 14. August die technische Prüfung. Sie bestand, wie 1929 und 1930, aus mehreren Prüfungsteilen:

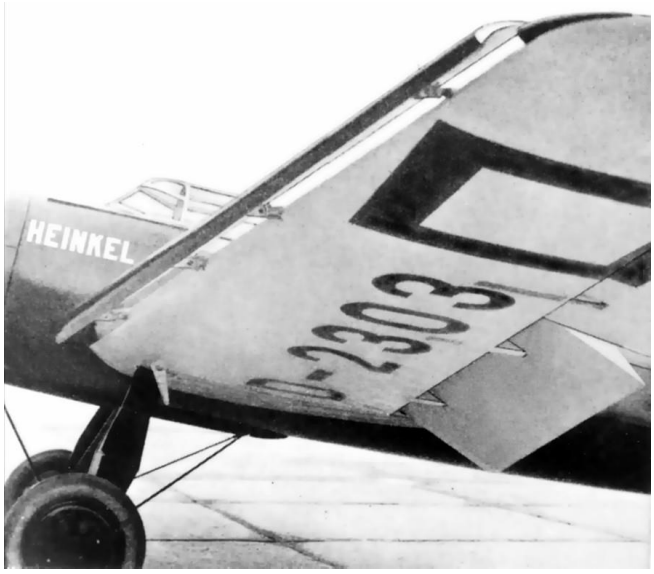
- Gebrauchseigenschaften (Höchstpunktzahl 120)
- Start- und Landeleistung (Höchstpunktzahl 80)
- Geringstgeschwindigkeit (Höchstpunktzahl 50)
- Brennstoffverbrauch (Höchstpunktzahl 30).

Insgesamt konnten also bis zu 280 Punkte erreicht werden.



Anteil der einzelnen Prüfungsabschnitte bei der Punktevergabe (in %). Die Reisegeschwindigkeit und die Regelmäßigkeit gehörten nicht zur eigentlichen technischen Prüfung, sondern die Punkte hierfür ergaben sich erst aus dem Abschneiden im Streckenflug.

Am Anfang stand die Feststellung der Geringstgeschwindigkeit. Dieser Prüfungsteil war neu eingeführt worden, um die Konstrukteure zu veranlassen, nicht nur einer Steigerung der Schnelligkeit sondern auch einer Verringerung der Landegeschwindigkeit ihre Aufmerksamkeit zu widmen. Das Ergebnis sprach für sich selbst: Fast alle Flugzeuge des Jahrgangs 1932 besaßen spezielle Langsamflughilfen, entweder in Form von Vorflügeln oder in Form von Klappen !



Die Feststellung der Geringstgeschwindigkeit erfolgte auf einer 800 m langen Meßstrecke, die in jeder Richtung zweimal durchflogen werden mußte. Geschwindigkeiten über 87 km/h fielen ganz aus der Wertung heraus, für jeden Kilometer unterhalb dieser Grenze gab es 2 Gutpunkte. Die Höchstpunktzahl wurde bei 63 km/h erreicht. In dieser Prüfung schnitt der Pole Żwirko auf seiner RWD 6 (Startnummer O6) mit nur 57,6 km/h am besten ab, gefolgt von seinem Stallgefährten Karpinski (O4) mit 60,0 km/h. Außer den Polen und drei italienischen Breda 33 (M1, M6 und M7) erreichten auch die beiden He 64 unter Junck (E2) und Seidemann (A9) die Höchstpunktzahl, wenn auch nur knapp mit 62,1 bzw. 62,4 km/h.

***(oben)**: Die Heinkel He 64 besaß ein automatisches Schlitzflügelsystem der Bauart Handley-Page-Lachmann, bei dem die Vorflügel mit den Landeklappen gekuppelt waren. In Funktion wurde die ursprüngliche Profilwölbung vergrößert, die Querstabilität und –Steuerbarkeit bei großen Anstellwinkeln deutlich verbessert.*

***(rechts)**: Die polnische RWD-6 von Franciszek Żwirko (O6) während der Langsamflugprüfung in Staaken. Die ausgefahrenen automatischen Vorflügel sind in dieser Perspektive gut zu erkennen. (Wikimedia)*

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Das schlechteste Ergebnis unter den deutschen Teilnehmern erzielte erstaunlicherweise der einzige Doppeldecker: die Darmstadt D 22 kam nicht unter 81,8 km/h. Raab erhielt null Punkte, weil er mit seiner RK 25 nicht zu den Meßflügen erschien. Das Abschneiden der übrigen Teilnehmer in der technischen Prüfung ist der Tabelle 4 zu entnehmen.

Nach dem Langsamflug kam als nächstes die Bewertung der Gebrauchseigenschaften an die Reihe. Es handelte sich um folgende Einzelprüfungen:

1) Art und Dauer des Anlassens (Höchstpunktzahl 6)
2) Auf- und Abrüsten (Höchstpunktzahl 7)
3) Art und Umfang der Ausrüstung (Höchstpunktzahl 107).

Das Auf- und Abrüsten durfte höchstens je 15 Minuten dauern. Bei der Ausrüstungsbewertung hatte man viele Anforderungen aus der 1930er Ausschreibung übernommen. Folgende Kriterien kamen neu hinzu:

- gute Sichtverhältnisse,
- Einbau von Flugsicherheitseinrichtungen, die das Abreißen der Strömung am Flügel bei großen Anstellwinkeln verhindern oder die den Gleitwinkel verändern (z.B. Schlitzquerruder oder Landeklappen),
- Veränderung des Trimmzustandes im Fluge,
- Verwendung eines Dieselmotors.

In der Anlaßprüfung erreichten insgesamt 7 Teilnehmer die Höchstpunktzahl, darunter die beiden Deutschen Cuno und Dr. Pasewaldt (C2 und C4), deren Siemensmotor sich vom Führersitz per Anlasser starten ließ.

Bei der Prüfung des Ab- und Wiederaufrüstens mußten die Flugzeuge soweit abmontiert werden, daß sie durch ein Tor von 3,50 m x 3,50 m paßten, und anschließend wieder flugfähig aufgerüstet werden. Die gesamte Prozedur durfte nicht mehr als 20 Minuten dauern.

*Auf dem **Foto oben** sind Werner Junck und sein Begleiter Beese dabei, ihre He 64 durch die Torenge zu bugsieren.*
(Slg. Rolbetzki)

*Im **unteren Bild** widmen sich Franciszek Żwirko und sein Mitstreiter Wigura mit ihrer RWD-6, SP-AHN, derselben Aufgabe.*
(Poln. Archiv NAC)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Das Auf- und Abrüsten konnte die deutsche Mannschaft klar für sich entscheiden: Insgesamt 5 Teilnehmer schafften die Höchstpunktzahl, und alle fünf waren Deutsche (A8, A9, B6, B9, E1). Die schnellste Zeit erreichte Stein, der nur 50 Sekunden benötigte, um seine He 64 ab- und wieder aufzurüsten! Mehrere Flugzeuge, deren Flügelkonstruktion keine schnelle Demontage zuließ, erhielten hier 15 Strafpunkte.

Der polnische Tiefdecker PZL-19, SP-AHI, geflogen von Ignacy Giedgowd und Begleiter Klasinek, mit angeklappten Tragflächen bei der Prüfung des Ab- und Wiederaufrüstens. Die Flügelkonstruktion war komplett aus Metall aufgebaut, die Außenhaut des Tragwerks bestand aus Duralumin-Blechen.

Der französische Tiefdecker Guerchais T 9, gesteuert von Henri Massot, war in Gemischtbauweise ausgeführt. Der Rumpf stellte eine Stahlrohrkonstruktion dar, die Flügel waren aus Holz aufgebaut. Die komplette Zelle besaß eine Stoffbespannung. Die Tragflächen ließen sich nicht anklappen, sondern mußten vom Flügelmittelstück gelöst und dann beidseitig des Rumpfes eingehängt werden.

Bei der Ausrüstungs- und Ausstattungsprüfung hatten die beiden polnischen RWD-Schulterdecker die Nase vorn: sie konnten 86 von 107 erreichbaren Punkten für sich verbuchen. Auf den nächsten Plätzen lagen die drei polnischen Ganzmetall-Tiefdecker PZL-19 (84 Punkte), alle 8 italienischen Breda 33 (83 Punkte) sowie die drei tschechoslowakischen Praga BH 111 (80 Punkte). Das deutsche Teilnehmerfeld folgte mit deutlichem Abstand: Die bestbewerteten Klemm Kl 32 kamen gerade auf 72 bzw. 71 Punkte (je nach Motor), die He 64 erhielten sogar nur 66 Punkte.

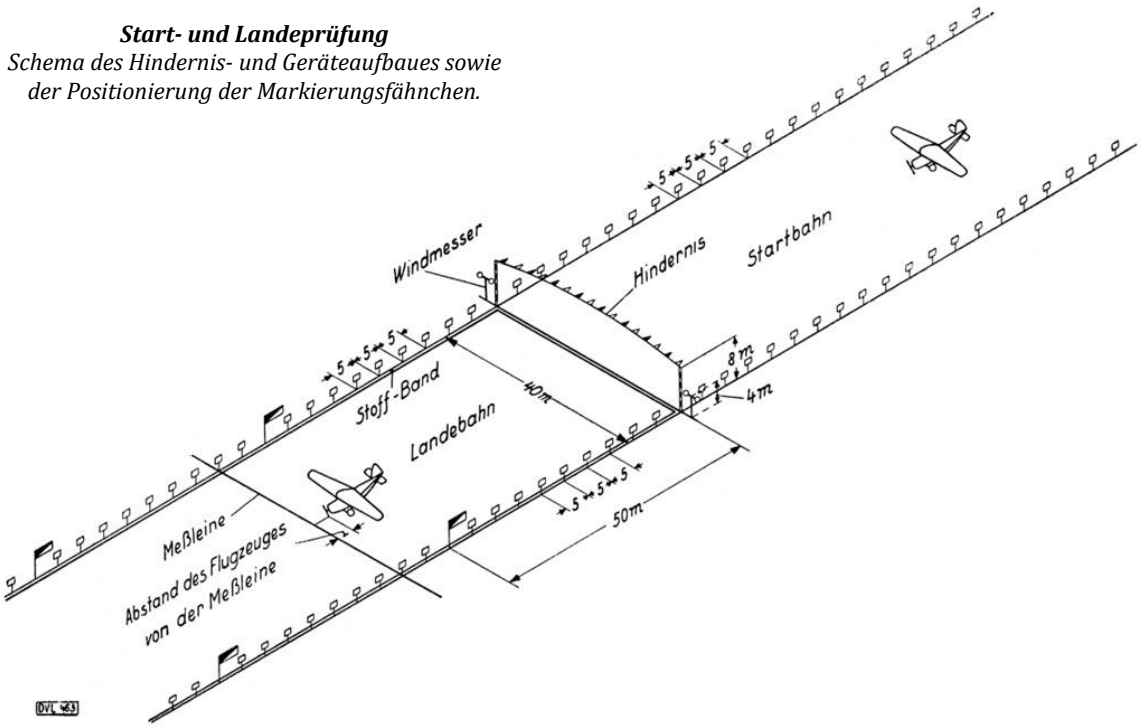
Dieses Ergebnis war eigentlich recht beschämend für die deutschen Konstrukteure, weil hier leichtfertig Punkte verschenkt wurden. Offenbar hatten die Polen, Italiener und Tschechen die Ausschreibungsbedingungen sorgfältiger studiert und/oder es besser verstanden, sie in die Praxis umzusetzen. Welche Folgen das schlechte Abschneiden der deutschen Maschinen in diesem Prüfungsabschnitt hatte, sollte sich noch zeigen.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

***(oben)**:*
Der polnische Schulterdecker RWD 6 schnitt bei der Ausrüstungs- und Ausstattungsprüfung am besten von allen teilnehmenden Flugzeugtypen ab. Vor der Maschine stehen Flieger-Oberleutnant Franciszek Żwirko und sein Begleiter Ing. Stanislaw Wigura, einer der Konstrukteure der RWD-6.
(Poln. Archiv NAC)

***(rechts)**:*
Während das Cockpit der Klemm Kl 32 einen sehr ordentlichen und aufgeräumten Eindruck vermittelt, waren andere Details der Ausstattung und Ausrüstung in den kritischen Augen der Prüfer offenbar nicht so überzeugend. Denn die Klemm-Maschine landete in der Wertung dieses Wettbewerbsabschnitts nur im guten Mittelfeld. Da gemäß Ausschreibungsbedingungen die Punktevergabe nicht im Detail offengelegt wurde, ließen sich nur Vermutungen anstellen.

Start- und Landeprüfung
Schema des Hindernis- und Geräteaufbaues sowie der Positionierung der Markierungsfähnchen.



Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Zwischen dem Auf- und Abrüsten sowie der Ausstattungsbewertung absolvierten alle Teilnehmer die Start- und Landeprüfung. An ihrer Durchführung hatte sich gegenüber 1930 nichts geändert: Die Wettbewerber mußten über ein 8 m hohes Hindernis (Wimpelschnur) hinwegstarten bzw. möglichst kurz hinter dem Hindernis landen. Bei Start- und bei Landestrecken unter 100 m wurde die Höchstpunktzahl von je 40 zuerkannt. Für jede fünf Meter Überschreitung kam 1 Punkt in Abzug, sodaß Strecken über 295 m außerhalb der Wertung lagen.

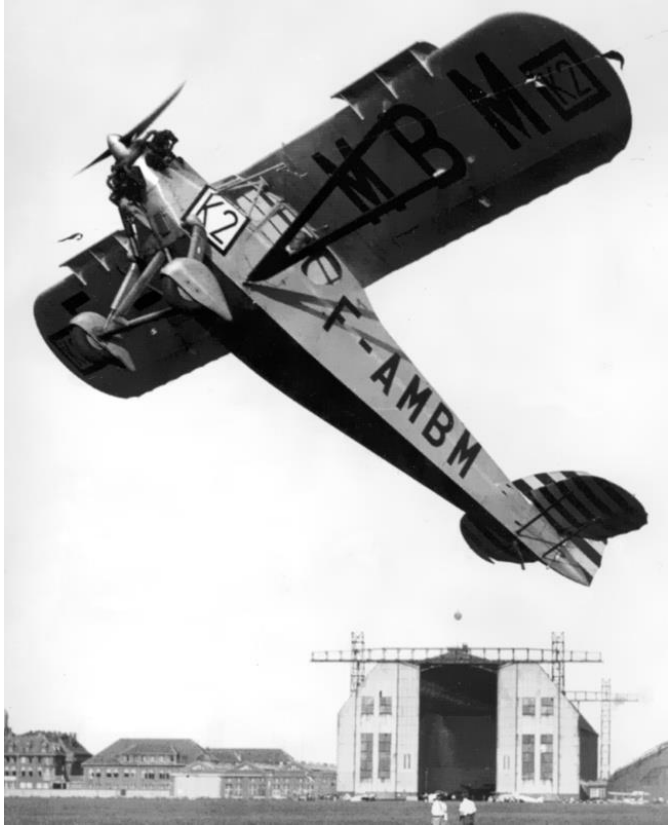
„Als allerbester schnitt Wolf Hirth ab, der nach dem unwahrscheinlich kurzen Abstand von nur 91,5 m bereits die Leine übersprang. Dieser Leistung am nächsten kommt Lombardi, der alte Afrika- und Japanflieger, der zuerst 100 m vor dem Hindernis abrollte und beim zweiten Versuch auf 97,5 m heranging. Kerzengrade stieg seine Breda auf etwa 25 bis 30 m, dabei noch eine halbe Rolle ausführend, um dann mit urplötzlich gedrosseltem Motor vornüber zu kippen, bis auf ungefähr 5 m wieder herunterzuschießen und dann in eleganter Kurve langsam erneut zu steigen. Der dritte im Bunde dieser Künstler war Colombo, Italiens bester Kunstflieger und Lehrer der Breda-Schule, der gerade 100 m gebrauchte. In diesem Wettbewerb enttäuschten die Heinkel He 64 zum ersten Male, denn Stein, der beste Heinkelmann, brauchte immer noch 118 m, eine Entfernung, die von den dreisitzigen Klemms meistens erheblich unterboten wurde, wenn auch kein anderer Teilnehmer an die fabelhafte Leistung von Wolf Hirth herankam."

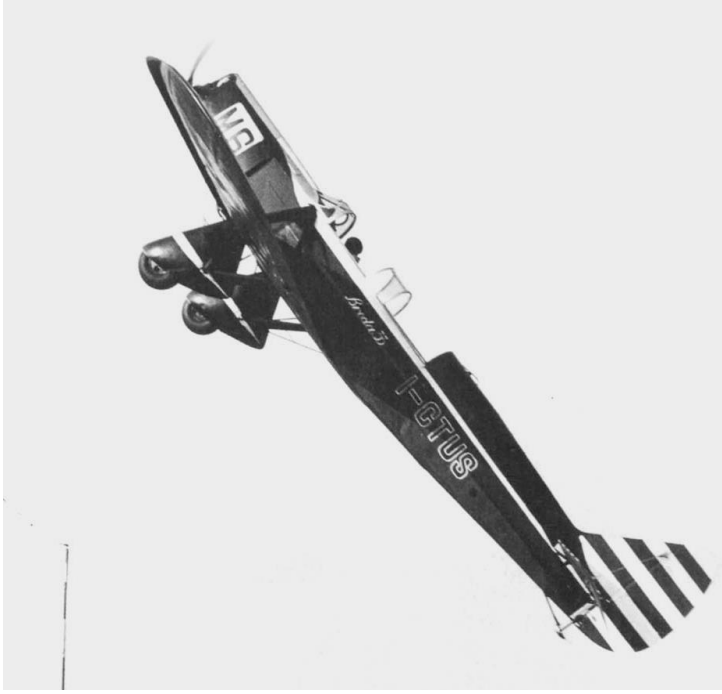
Soweit ein Bericht der LUFTSCHAU aus dem Jahre 1932. Der Fortschritt gegenüber dem Europaflug 1930 trat deutlich zu Tage. Die damalige Bestleistung von 125,5 m wurde 1932 gleich durch 19 Teilnehmer unterboten.

Spektakuläre Bilder von der Start- und Landeprüfung auf dieser und der nächsten Seite:

Die Heinkel He 64 im ersten Foto hebt erst kurz vor der quer über die Startbahn gespannten Wimpelschnur ab und zieht in einem extrem steilen Flugwinkel über das Hindernis hinweg. Das automatische Schlitzflügelsystem der Bauart Handley-Page-Lachmann befindet sich in seinem Element, wie man an den voll ausgefahrenen Vorflügeln oberhalb der Flügelnase gut erkennt.

(Slg. Koos/ADL)





***(links)**: Die französische Potez 43 besaß nur relativ kurze, feststehende Vorflügel, deren aerodynamische Wirkung recht begrenzt war.*

***(rechts)**: Atemberaubender Startwinkel der italienischen Breda 33 von Francesco Lombardi. Die Maschine war mit automatischen Handley-Page-Lachmann-Schlitzflügeln ausgerüstet ähnlich der Heinkel He 64.*

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

***(oben)**: Die Klemm Kl 32 hatte im Gegensatz zur He 64 keine Vorflügel, sondern besaß manuell betätigte Landeklappen an den Innenflügeln, die bis zu 50⁰ abwärts ausschlagen konnten. Die Querruder ließen sich ebenfalls nach abwärts verstellen, allerdings nicht ganz so weit wie die Landeklappen. In voller Aktion bildete sich zwischen den starren Tragflächen und den beweglichen Klappen ein durchgehender Spalt, welcher die Wirksamkeit der Klappen/ Querruder zusätzlich verbesserte.*
Das Foto zeigt die Maschine von Reinhold Poß.

***(links)**: Auf dem Foto der Heinkel He 64 von Werner Junck sind die voll ausgefahrenen Vorflügel und die ausgeschlagenen Landeklappen des Handley-Page-Lachmann-Systems gut zu erkennen.*
(Archiv VFW Bremen)

Ähnlich sah es bei der Landeprüfung aus: Zwei Flugzeuge kamen unter 100 m, nämlich Miss Spooner auf Breda 33 (M7) mit 92,4 m sowie Reinhold Poß auf Kl 32 V (B9) mit 97,8 m. Und neun weitere Teilnehmer konnten immerhin noch den Bestwert von 1930 (127,3 m) unterbieten.

Die Materialbeanspruchung war bei diesem Prüfungsabschnitt enorm hoch! Aus dem deutschen Feld beschädigten Cuno, Hirth, Lusser, Morzik und Raab die Fahrgestelle ihrer Maschinen bei dem Bemühen, so knapp wie möglich hinter der Hindernisschnur aufzusetzen. Den ausländischen Teams erging es nicht besser. Glücklicherweise konnten in allen Fällen die Folgen solcher „Bumslandungen" rechtzeitig repariert werden.

Am 19. August wurde der technische Wettbewerb mit der Prüfung des Brennstoffverbrauchs abgeschlossen. Die Messung und Bewertung erfolgte unter ähnlichen Bedingungen wie 1929 und 1930. Als Prüfstrecke diente ein ca. 300 km langer Dreieckskurs mit den Wendepunkten:

- Flugplatz Frankfurt/Oder
- Eisenbahnkreuzung bei Kichhain-Dobrilugk
- Flugplatz Staaken.

Im Gegensatz zu den früheren Wettbewerben durfte die Düsenbestückung und Einstellung der Vergaser für die Prüfung des Verbrauchs nicht verändert werden – alle technischen Prüfungen waren mit der gleichen Vergasereinstellung zu erledigen. Außerdem wurde die Geschwindigkeit auf dem Verbrauchsmeßflug festgehalten und später den erreichten Geschwindigkeiten im Streckenflug hinzugerechnet. Auf diese Weise brachte eine starke Drosselung des Motors zwar günstige Verbrauchswerte, aber zugleich Punktnachteile in der Streckenflugwertung. Mit diesen Bestimmungen sollte verhindert werden, daß „Phantasieverbräuche" herauskamen, die für den praktischen Alltagsbetrieb keine Bedeutung hatten.

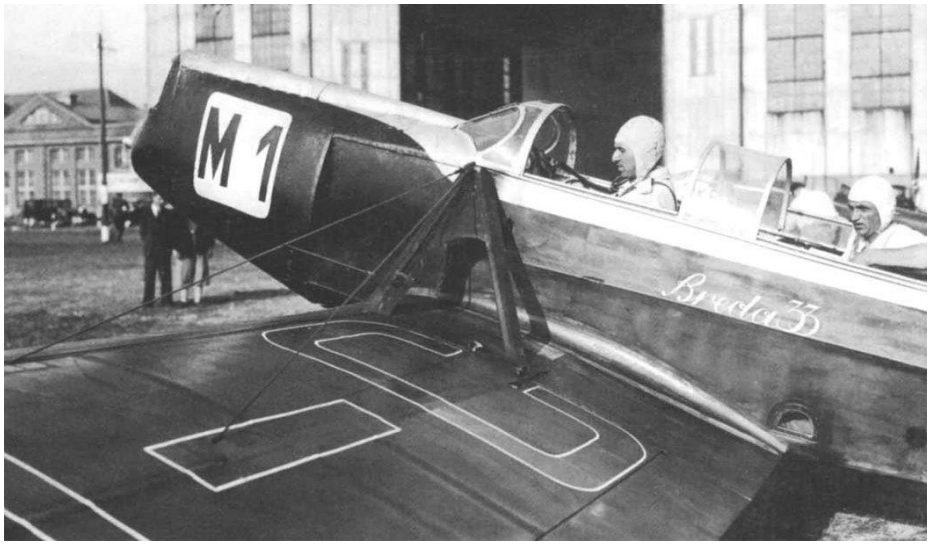
Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Die schwereren Maschinen der 1. Kategorie (bis 480 kg Leergewicht) durften bis zu 7,5 kg/100 km verbrauchen, um die Höchstpunktzahl zu erreichen. Die kleineren Flugzeuge der 2. Kategorie (bis 336 kg Leergewicht) mußten mit 5 kg auf 100 km auskommen. Höherer Benzinkonsum wurde mit entsprechendem Punktabzug bestraft.

Acht deutsche und ein französischer Teilnehmer konnten die Höchstpunktzahl von 30 erreichen, und zwar

1 Maschine mit Siemensmotor	(C2)
7 Maschinen mit Argusmotoren	(A6, A8, B7, B8, B9, C6, E2)
1 Maschine mit Gipsymotor	(K7).

Mit dieser Prüfung endete der technische Wettbewerb. Er hatte den Piloten extreme Leistungen abverlangt, zumal während der ganzen Woche eine für deutsche Verhältnisse seltene Dauerhitze herrschte. Colombo (M1), der Führer der italienischen Mannschaft, schnitt mit 247 Punkten am besten ab, gefolgt von dem Polen Żwirko (O6) mit 245 Punkten. Als beste Deutsche rangierten Poß (234 Punkte) auf dem neunten Platz und Hirth (230 Punkte) auf Rang zehn. Der Titelverteidiger Morzik lag gemeinsam mit Cuno an 13./14. Stelle, beide hatten 224 Punkte erreicht. Das absolute Schlußlicht bildete Raab mit 56 Punkten, der nur an einigen Prüfungen teilgenommen und dabei auch noch überwiegend schlechte Wertungen erzielt hatte.



Alberto Colombo, Führer der italienischen Mannschaft, in seiner Breda 33 (M1, Zulassung I-CORE) schnitt im technischen Wettbewerb am besten ab.

Als Ergebnis der technischen Prüfung läßt sich festhalten, daß es den Deutschen nicht gelungen war, durch Punktgewinne in den übrigen Prüfungsteilen das schwache Abschneiden in der Ausrüstungswertung wiedergutzumachen. Ob der Punktevorsprung der Italiener und Polen überhaupt noch aufzuholen war, mußte nun der Streckenflug zeigen.

Expertengespräch auf dem Staakener Flugfeld (v.l.n.r): Hellmuth Hirth, Hermann Illg, Wolfram Hirth, Theodor Osterkamp. (Slg. Ott/ADL)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

Der Streckenflug

Am 20.8.1932 wurden die Flugzeuge von Staaken nach Tempelhof überführt. Das Teilnehmerfeld hatte sich inzwischen um drei Bewerber verringert:

- Der in Afrika lebende Kanadier J. E. Carberry (A4) schied nach der Ausrüstungsprüfung freiwillig aus dem Wettbewerb mit dem bemerken, daß es ihm keinen Spaß mehr mache – sprach's, stieg in seine Klemm und entschwand gen Süden !
- Der Franzose Jaques Puget (K8) gab mitten im technischen Wettbewerb auf – nach eigenem Bekunden wegen völliger Aussichtslosigkeit.
- Und als dritter mußte der Franzose Henri Massot (K1) ausscheiden. Er hatte eine Schiebung mit dem Flugzeuggewicht versucht, indem er sich vor dem Abwiegen einen bleibeschwerten Gürtel von etwa 10 kg Gewicht umband. Die Sache kam heraus, als ein polnischer Dolmetscher den weggeworfenen Gürtel fand und ein Nachwiegen der Flieger ein entsprechendes Mindergewicht bei Massot ergab.

Während der Überführung nach Tempelhof kündigte sich der nächste Ausfall an: W. Evelyn Spooner (M7) mußte wegen mangelnder Brennstoffzufuhr bei Staaken notlanden. Angeblich waren Vergasersieb und Benzintank total verschmutzt – man munkelte sogar von Putzwolle im Tank! Die Störungsursache ließ sich trotz intensiver Bemühungen nicht rechtzeitig finden, sodaß Miss Spooner zurückbleiben mußte.

Damit war das Teilnehmerfeld am Morgen des 21. August bereits auf 39 Maschinen zusammengeschrumpft.

W. Evelyn Spooner flog im Wettbewerb eine Breda 33, die über den Reale Aero Club d'Italia gemeldet war, aber die britische Zulassung G-ABXK trug. Die Startnummer M7 gehörte in die italienische Nummernfolge. Leider mußte Miss Spooner vor Beginn des Streckenfluges aufgeben, weil es ständige Probleme mit der Treibstoffzufuhr gab.

Die Strecke hatte eine Gesamtlänge von 7.348 km, enthielt 25 Zwangslandeplätze und war in drei Großetappen unterteilt:

21. und 22. August Berlin - Rom (2.489 km)
23. und 24. August Rom - Paris (2.457 km)
26. und 27. August Paris - Berlin (2.402 km).

Ein Zwangsruhetag in Paris am 25.August sollte dafür sorgen, daß sich das Teilnehmerfeld nicht zu sehr auseinanderzog. Bis zum 27. August um 20 Uhr mußten die Flieger den Zielflughafen Staaken erreicht haben, andernfalls schieden sie aus dem Wettbewerb aus.

Auf Wunsch des AeCD hielt die DVS für die Dauer des gesamten Streckenflugs zwei Transportmaschinen vom Typ Junkers W 33 bereit (D-1732 und D-1957), welche benötigte Ersatzteile schnell an jeden gewünschten Ort in Europa bringen konnten und außerdem Spezialisten (z.B. Elektron-Schweißer) an Bord hatten, um sofort praktische Hilfe leisten zu können.

Die Wertung des Streckenflugs erfolgte ähnlich wie 1930 nach zwei Gesichtspunkten:

- Zuverlässigkeit (Höchstpunktzahl 40)
- Durchschnittsgeschwindigkeit (Höchstpunktzahl 180).

Im Rahmen der Zuverlässigkeitswertung bekam jeder Teilnehmer beim Start 40 Punkte gutgeschrieben. Eine Übernachtung außerhalb der vorgeschriebenen Zwangslandeplätze kostete 15 Punkte, jede weitere unprogrammgemäße Übernachtung wurde sogar mit 25 Minuspunkten bestraft.

Für die Wertung der Durchschnittsgeschwindigkeit galten folgende Unter/Obergrenzen: Die Flugzeuge der 1. Kategorie mußten mindestens 125 km/h erreichen, für die kleineren Maschinen der 2. Kategorie waren 100 km/h ausreichend. Da der Rundflug kein reiner Schnelligkeitswettbewerb sein sollte, brachten Durchschnitte über 200 km/h (1. Kategorie) bzw. 175 km/h (2. Kategorie) nichts ein, denn bei diesen Werten wurde bereits die Höchstpunktzahl von 180 erreicht.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Ein seltenes Muster war die mit einem tschechoslowakischen Walter „Junior"-Reihenmotor ausgerüstete Breda 15 S, also von Hause aus ein italienisches Fabrikat. Das Flugzeug trug die Zulassung OK-WAL (natürlich in Anlehnung an die Walter Motorenwerke) und hatte die Startnummer T1. Geflogen von Jan Anderle, schnitt es in der technischen Prüfung knapp mittelmäßig ab und erzielte bei der Höchstgeschwindigkeit nur Null Punkte, weil die Maschine das geforderte Mindesttempo nicht schaffte. (Foto Wikimedia)

Aufgenommen bei der Zwischenlandung im schweizerischen Bellinzona: Die französische Farman 234, Kennzeichen F-ALLY und Startnummer K5. Am Steuer der Maschine saß Maurice Arnoux. Der Salmson-Sternmotor hatte eine strömungsgünstige, NACA-ähnliche Verkleidung.
(Slg. Acklin)

Der polnische Tiefdecker PZL-19, Startnummer O3, wurde von Jerzy Bajan geflogen. Das Flugzeug war komplett aus Metall aufgebaut, die Außenhaut des Tragwerks bestand aus Duralumin-Blechen, nur der Rumpf trug Stoffbespannung. Die Aufnahme entstand in Staaken.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

***(oben)**: Die französische Caudron „Luciole“ F-ALXB (Startnummer K4) war – neben der Darmstadt D 22 – der einzige Doppeldecker im gesamten Teilnehmerfeld. Die Maschine wurde von Raymond Delmotte gesteuert und schaffte unter den angetretenen acht Franzosen die beste Punktzahl in der Endwertung.*

***(links)**:*
Zigarettenpause während einer Zwischenlandung auf dem Streckenflug: Theodor Osterkamp (hinten) und sein Begleiter Trebs an ihrer Klemm Kl 32 V, D-2312, mit der Startnummer B7. (Slg. Knoblich)

***(unten)**:*
Der Schulterdecker Potez 43 mit der Zulassung F-AMBN (Startnummer K3) wurde von Pierre Duroyon geflogen. Wie leider alle teilnehmenden französischen Flugzeugmuster rangierte auch die Potez im letzten Drittel der Endwertung.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Die erste Großetappe

Pünktlich um 7 Uhr am Morgen des 21. August erfolgte die Startfreigabe zum Streckenflug. Die Teilnehmer verließen in Gruppen zu vier bzw. fünf Maschinen den Tempelhofer Flughafen, die Startreihenfolge war vorher ausgelost worden. Um 7.40 Uhr rollte die letzte der neun Gruppen an den Start und zog gen Osten davon. Die erste Großetappe Berlin - Warschau - Wien - Rom mußte bis zum 22.August um 20 Uhr geschafft werden. Besondere Schwierigkeiten bot die Strecke eigentlich nicht; auch die Witterungsverhältnisse waren gut (im Gegensatz zu 1930!).

Marienfeld auf Darmstadt D 22 (B8) und Colombo auf Breda 33 (M1), die beide zur ersten Startgruppe gehörten, übernahmen sofort die Führung des ganzen Feldes und trafen auch als erste in Warschau ein. Im Laufe des Tages gelang es Seidemann (A9) und von Massenbach (A6), beide auf He 64, sowie Lusser (B6) auf Kl 32, zu dem Spitzenduo aufzuschließen. Alle fünf erreichten am Abend des ersten Tages bereits italienischen Boden und übernachteten in Vicenza.

Unterdessen wurden von der Strecke die ersten Ausfälle gemeldet. Bereits kurze Zeit nach dem Start „erwischte" es von Cramon (B1). Die Ölzufuhr am Argusmotor seiner He 64 versagte, der Öldruck fiel rapide ab und veranlaßte den Piloten bei Posen zur Notlandung. Da der Schaden ohne Spezialwerkzeuge nicht zu beheben war, startete von Cramon wieder und versuchte Warschau zu erreichen. In der Nähe von Kattowitz fraß sich das Triebwerk aber fest, sodaß er aufgeben mußte.

Nicht besser erging es dem Italiener Donati auf Breda 33 (M4). Ein Magnetschaden zwang ihn vor Posen zur Notlandung, die Reparaturarbeiten dauerten über 9 Stunden. Dieser Zeitverlust war am zweiten Flugtag nicht mehr aufzuholen, sodaß Donati freiwillig ausschied.

Der Schweizer Straumann (S1) stellte etwa 20 km vor Wien an seiner Comte 12 starke Flügelschwingungen fest. Vorsorglich veranlaßte er seinen Bordwart Schröder zum Fallschirmabsprung, konnte die Maschine dann aber doch heil bis Wien bringen. Damit trat der seltene Fall ein, daß ein Wettbewerber ausscheiden mußte, weil ihm unterwegs sein Flugbegleiter „abhanden gekommen“ war.

Der Schweizer Peter Straumann mußte mit seinem Schulterdecker Comte AC-12 „Moskito" während der ersten Großetappe in Wien ausscheiden.
(Slg. Ott/ADL)

Am nächsten Tag, dem 22. August, hatte es die Spitzengruppe, die bis Vicenza gekommen war, nicht mehr weit bis zum Etappenziel Rom: Seidemann (A9) landete als erster um 7.54 Uhr in der „Ewigen Stadt", ihm folgten Marienfeld (B8) um 8.01 h und Colombo (M1) um 8.04 Uhr. Mit wenigen Minuten Abstand zum Spitzentrio trafen von Massenbach (A6) und Lusser (B6) ein.

Der Pole Giedgowd (O2) wurde bei Agram zu einer Notlandung gezwungen, weil das Triebwerk seiner PZL 19 keinen Sprit mehr bekam. Die Reparatur dauerte ziemlich lange, Giedgowd schaffte es aber noch gerade rechtzeitig bis nach Rom.

Ignacy Giedgowd vor seinem Tiefdecker PZL 19, Kennzeichen SP-AHI. Die Maschine war mit einem Vierzylinder-Reihenmotor De Havilland „Gipsy III“ ausgerüstet und bot Platz für 3 Insassen. Das Flugzeug war komplett aus Metall aufgebaut, nur der Rumpf trug außen eine Stoffbespannung.
(Poln. Archiv NAC)

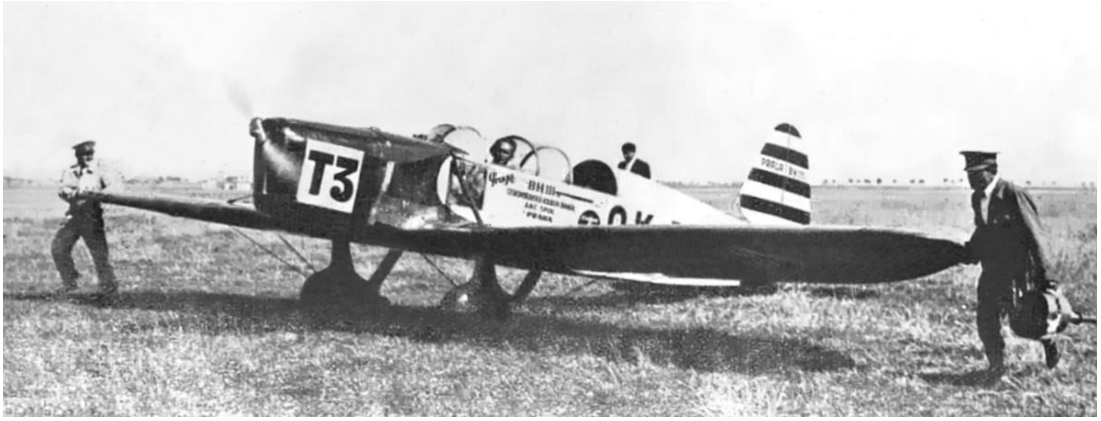
Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Ähnlich erging es dem Tschechen Kalla auf Praga BH 111 (T2): Bald nach dem Start in Vicenza stellte sich heraus, daß seine Maschine Brennstoff verlor. Er mußte bei Villa del Conte notlanden, um den Schaden an der Benzinleitung zu beheben. Anschließend kehrte er nach Vicenza zurück, um den arg zusammengeschrumpften Treibstoffvorrat zu ergänzen. Der Zeitverlust war erheblich, trotzdem traf Kalla noch vor Beurkundungsschluß in Rom ein.

Der Tscheche Josef Kalla war mit seinem Tiefdecker Praga BH 111 auf dem Abschnitt Vicenza – Rimini wegen einer undichten Benzinleitung notgelandet, konnte den Schaden aber selbst beheben und schaffte es bis zum Beurkundungsschluß noch nach Rom.

Titelverteidiger Morzik hatte am Vortag Glück im Unglück: Bei der Landung in Brünn war eine Fahrgestellstrebe seiner He 64 gebrochen. Es gelang ihm, den Schaden mit „Bordmitteln" zu beheben und die Maschine so rechtzeitig wieder startklar zu bekommen, daß auch er Rom bis zum Abend erreichte.

Drei Teilnehmer schieden am 22. August aus dem Wettbewerb aus. Da war zunächst einmal der Tscheche Mareš (T3), der mit seiner Praga BH 111 wegen Motorstörung in der Nähe von Padua notlanden mußte. Dabei stellte sich das Flugzeug auf den Kopf und wurde so stark beschädigt, daß an einen Weiterflug nicht mehr zu denken war.



Wie sein Landsmann Kalla mußte auch Karel Mareš mit dem typgleichen Praga-Flugzeug OK-BIH in Italien notlanden, und zwar bei Padua. Dabei nahm seine Maschine so großen Schaden, daß er aufgeben mußte.

Noch schlimmer erging es dem Franzosen Lebeau auf Farman (K7), dessen Gipsy-Motor ausgerechnet zu dem Zeitpunkt seinen Dienst einstellte, als er sich in niedriger Höhe über dem Fluß Piave befand. Das Flugzeug ging beim Aufsetzen auf das Wasser völlig in Trümmer, die Besatzung konnte sich schwimmend retten.

Der dritte Ausfall dieses Tages betraf das deutsche Aufgebot: Raab blieb mit seiner RK 25/32 (C8) in Rimini mit Motorschaden liegen.

Für Antonius Raab mit seiner RK 25/32, Zulassung D-1489, war in Rimini wegen Motorschadens das Rennen zu Ende.
(Slg. Szigeti)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Die zweite Großetappe

Die nächste Teilstrecke mußte am 23. und 24. August bewältigt werden. Sie führte von Rom über Turin - Lyon - St.Gallen - Stuttgart bis nach Paris und war in fliegerischer Hinsicht die schwierigste Etappe. Insbesondere die Überquerung der Meeralpen, die zwischen Cannes und Lyon immerhin bis zu 2.700 m emporragen, konnte bei schlechtem Wetter zum Problem werden.

Am Morgen des 23.8. standen in Rom insgesamt 33 Flugzeuge am Start. Um 6 Uhr begab sich die erste Gruppe auf die Reise, bestehend aus v. Massenbach (A6), Nicolle (K6) und Orlinski (O1). Um 6.05 Uhr folgte die nächste Gruppe, in der auch Cuno (C2) und Morzik (C6) mitflogen. In der dritten Startgruppe befanden sich nur Ausländer, während die vierte Gruppe nahezu deutsch war: Seidemann (A9), Hirth (E1), Stein (A8) und Marienfeld (B8) starteten zusammen mit Colombo (M1).

Junck (E2), der Chefpilot der Heinkelwerke, mußte zunächst in Rom bleiben, weil eine gebrochene Propellernabe seinen Start verhinderte. Er fand aber später wieder Anschluß an das Gros.

Als einziger Teilnehmer konnte Seidemann bereits am ersten Tag die französische Hauptstadt erreichen: Um 19.50 Uhr, also knapp 14 Stunden nach dem Start in Rom, setzte seine He 64 in Paris-Orly auf, nur 10 Minuten vor Beurkundungsschluß. Eine respektable Leistung, wenn man bedenkt, daß die Strecke immerhin 2.500 km umfaßte ! Besondere Wertungspunkte brachte dieser „Parforce-Ritt" allerdings nicht ein, denn auf dem Streckenflug blieben Geschwindigkeiten über 200 km/h gemäß Reglement unberücksichtigt. Warum Seidemann es trotzdem so eilig hatte, verriet er später augenzwinkernd den Reportern:

„Sie wollen wissen, welcher Streckenabschnitt für mich der aufregendste war ? Das war die Strecke von Bonn nach Paris. In Bonn hatte mich leider der Westdeutsche Rundfunk aufgehalten, und ich wollte doch in einem Tag bis Paris durchkommen Stellen Sie sich vor, ich war drei Nächte in Paris – aber denken Sie bloß nicht, daß ich Zeit hatte auszuschlafen!"

Hans Seidemann in seiner Heinkel He 64, Zulassung D-2260 und Startnummer A9, während der Zwischenlandung in Bellinzona. Er schaffte als einziger die Großetappe Rom – Paris in einem Tag. (Slg. Acklin)

Knapp hinter Seidemann folgte v. Massenbach (A6), der das vorgelegte Tempo aber nicht ganz mithalten konnte. Seine He 64 C besaß nämlich eine größere Flügelfläche als Seidemanns He 64 B und war damit um einige Stundenkilometer langsamer. Von Massenbach flog nicht bis Paris durch, sondern übernachtete in Bonn - eine vernünftige Entscheidung, denn das Risiko, die Seinestadt erst nach Beurkundungsschluß zu erreichen und wertvolle Punkte zu verlieren, war für ihn noch viel größer als für Seidemann. So legte er den letzten Streckenabschnitt Bonn - Paris frisch ausgeruht am nächsten Morgen zurück, seine Landung in Orly erfolgte bereits um 7.45 Uhr.

Hinter diesen beiden Spitzenreitern hatte sich das Feld am 23. August weit auseinander gezogen, auf fast allen Plätzen zwischen Stuttgart und Lyon übernachteten einzelne Teilnehmer. Marienfeld (B8), der bis Rom immer unter den ersten zu finden war, verlor auf der zweiten Großetappe den Anschluß an die Spitzengruppe. Der Argusmotor seiner D 22 litt unter Störungen in der Benzinzuführung.

„Wir mögen etwa auf halbem Wege zwischen Rom und Florenz gewesen sein, als unser Motor nicht mehr ganz mitmachen wollte. Es handelte sich offenbar um eine Vergaserstörung. Nachdem wir uns mit Mühe bis nach Florenz hineingehungert hatten, fischten wir zu unserem größten Erstaunen einigen Schmutz aus dem Seiher und aus dem Benzin heraus. Soweit uns dies gelang, reinigten wir die Düsen und machten uns auf den Weiterflug nach Bellinzona. Obwohl die nun folgende Strecke über Bellinzona und Turin und herunter zur Riviera bis nach Cannes zu den landschaftlich schönsten gehörte, so kamen wir doch während dieses ganzen Teiles aus einem gewissen Druckgefühl nicht heraus, denn immer wieder hatten sich noch einige Schmutzteile in die Düse gesetzt, verstopften diese, und nur durch alle möglichen Schaltungsexperimente und glücklichen Zufälle gelang es uns, die D 22 vor einem ähnlichen Schicksal wie das der Akaflieg-Maschine bei den letzten Europa-

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Rundflügen zu bewahren. In Cannes machten wir eine längere Pause und entschlossen uns zu dem Fluge über die Seealpen erst, nachdem wir vollkommene Gewißheit hatten, daß alle Leitungen sauber waren. Das Wetter wurde langsam schlechter, die übrigen Teilnehmer waren an uns schon längst vorbei, aber da unser Motor gut lief, flogen wir nun auf direktem Kurs über die Seealpen nach Lyon, wo wir bei einigem Regen eintrafen. Auch durch den stärker werdenden Regen ließen wir uns nicht beeinflussen, sondern flogen sofort weiter nach St. Gallen und von dort bis nach Stuttgart. In Stuttgart war es inzwischen Nacht geworden. Das Wetter war nicht besonders gut. Aber da mir aufgrund meiner bisherigen Tätigkeit die Gegend gut bekannt war, machte uns auch das weiter keine Schwierigkeiten. Sowohl die gute Laune meines Begleiters als auch die meine stiegen wieder erheblich, als wir in Stuttgart das Gros der Teilnehmer erreicht hatten."

Soweit Marienfelds persönlicher Bericht.

Marienfeld und Fritz auf ihrer Darmstadt D 22 bei der Zwischenlandung in Bellinzona. Trotz einer Vergaserverschmutzung hielten sie Anschluß an die Spitzengruppe und landeten am 26. August als zweiter Teilnehmer in Staaken. (Slg. Acklin)

Für die italienischen Wettbewerber war der 23. August der schwärzeste Tag des Europaflugs. De Angeli (M3) verlor zwischen Bellinzona und Turin ein Querruder von seiner Breda 33, schaffte es aber, die Maschine in der Luft zu halten, sich bis Turin „durchzumogeln" und glatt auf dem dortigen Flugplatz zu landen. Nicht so glimpflich ging der zweite Breda-Unfall ab: Die Maschine von Suster (M2) erlitt im stark gedrückten Vollgasflug kurz hinter der Wendemarke Albenga Flügelbruch. Suster konnte mit dem Fallschirm abspringen, wurde aber schwer verletzt. Sein Begleiter Ing. Muratori kam nicht mehr rechtzeitig aus der Maschine und fand den Tod !

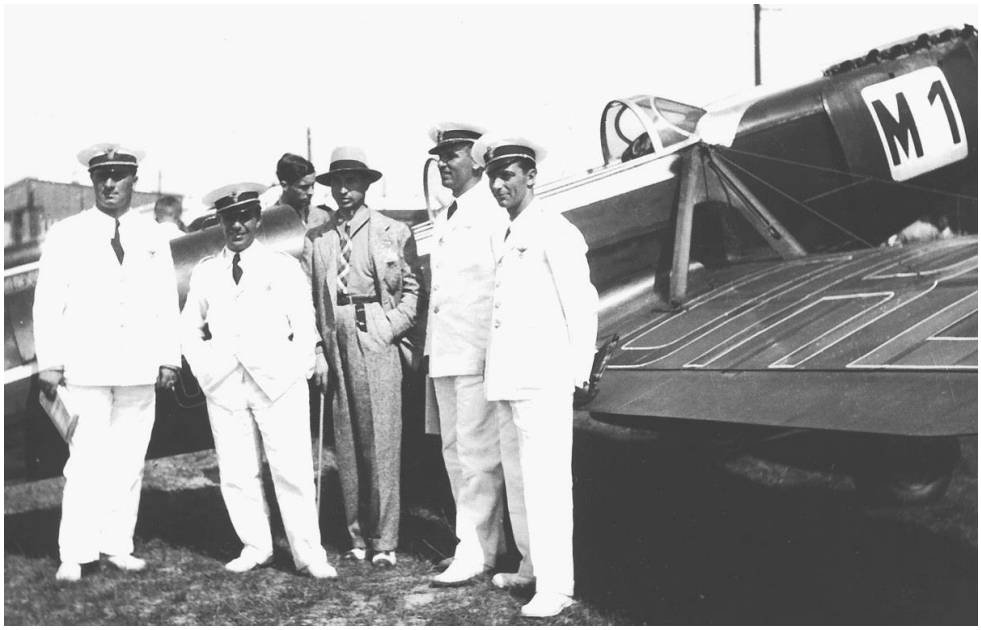
Auf Grund dieser beiden Unfälle und der Tatsache, daß wenige Tage vor dem Europaflug Hptm. Bianchini mit einer Breda 33 tödlich abgestürzt war, zog der italienische Luftfahrtminister Balbo alle noch im Wettbewerb befindlichen Breda 33 zurück und ordnete ihre sofortige Untersuchung an. Colombo (M1) erreichte der Rückrufbefehl in Lyon, Stoppani (M5), Lombardi (M6) und Viazzo (M8) mußten in Cannes ausscheiden.

Damit fiel auf einen Schlag der schärfste Konkurrent für Deutschland aus. Geradezu unheimlich wirkte allerdings die Duplizität der Ereignisse: Jetzt Breda 33 – vor zwei Wochen Messerschmitt M 29 ! Beide Typen waren schon vor dem Wettbewerb als Favoriten eingestuft worden, beide galten als besonders hochgezüchtet und beide mußten nach tödlichen Abstürzen gesperrt werden ...

Piero de Angeli verlor zwischen Bellinzona und Turin ein Querruder an seiner Breda 33 (I-MANO, M3), schaffte es aber mit viel Glück, sich bis Turin „durchzumogeln" und glatt auf dem dortigen Flugplatz zu landen.
Dieses Foto entstand während der Technischen Prüfung in Staaken. Im Vordergrund steht de Angeli's M3, dahinter die M6 von Francesco Lombardi (I-CTUS).

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Startfreigabe für Vittorio Suster mit seiner Breda 33 (I-BLEA) in Bellinzona am 23. August. Kurze Zeit später, hinter der Wendemarke Albenga, stürzte die Maschine mit Flügelbruch ab. Suster wurde schwer verletzt, sein Begleiter Ing. Muratori erlitt den Tod.
Weil dies schon der dritte schwere Unfall war, wurden alle italienischen Maschinen aus dem Wettbewerb gezogen und zur Überprüfung nach Italien zurückbeordert.
(Slg. Acklin)



Die italienische Europaflug-Mannschaft vor der hochfavorisierten Breda 33. Die Startnummer M1 war die Maschine von Alberto Colombo (zweiter von rechts).

Neben den Italienern gab es noch einen weiteren Ausfall: Der im deutschen Feld gemeldete Rumäne Papana (C7) auf Monocoupe 110 hatte zwischen Florenz und Bellinzona einen Motorschaden und mußte notlanden. Nachdem die Störung provisorisch behoben war, kehrte Papana nach Florenz zurück, um den Schaden dort endgültig reparieren zu können. Anschließend setzte er den Flug fort, wurde in der Nähe von Peretola jedoch erneut zu einer Notlandung gezwungen. Diesmal ging es nicht ohne Kopfstand ab, dabei wurde die Maschine so stark beschädigt, daß Papana wohl oder übel aufgeben mußte. Damit befanden sich am Abend des 23.August noch 26 Teilnehmer im Wettbewerb.

Der über den Aero-Club von Deutschland gemeldete Rumäne Papana flog den amerikanischen Monocoupe-Schulterdecker. Die Maschine trug die rumänische Zulassung CV-TUK.
Papana wurde am 23.8. in Italien zu zwei Notlandungen gezwungen und mußte aufgeben, weil die Maschine beim zweiten Mal zu starke Schäden erlitt.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Der nächste Tag brachte, wie von Marienfeld schon berichtet, eine deutliche Wetterverschlechterung, insbesondere im Alpengebiet auf dem Streckenabschnitt Cannes - Lyon - St. Gallen. Im Gegensatz zum Gros, das am Vortag gut durchgekommen war, hatten die „Nachzügler“ hatte auf sehr mit dem Wetter zu kämpfen. Der Pole Orlinski (O1) setzte zweimal zum Flug nach St.Gallen an, mußte aber beide Male nach Lyon zurückkehren, da Sturm, Regen und eine aufliegende Wolkendekke ein Durchkommen unmöglich machten. Orlinski schied schließlich in Lyon freiwillig aus dem Wettbewerb aus, weil er Paris in jedem Fall erst nach Beurkundungsschluß erreicht hätte.

Der Pole Bolesław Orliński in der PZL 19, SP-AHH, Startnummer O1, hatte am 24.8.1932 sehr mit Schlechtwetter zu kämpfen. Er versuchte zweimal vergeblich, von Lyon nach St. Gallen durchzukommen und schied schließlich freiwillig aus, weil er den festgelegten Übernachtungsort Paris in jedem Fall zu spät erreicht hätte.
(Slg. Acklin)

Mit etwas mehr Glück waren seine Landsleute Żwirko (O6) und Karpinski (O4) gesegnet. Dicht zusammenfliegend und auf „kriminellen“ Umwegen „franzten“ sie sich tatsächlich bis in die Schweiz durch. Die restliche Strecke St. Gallen - Stuttgart - Bonn - Paris stellte danach kein Problem mehr dar. Beide Polen landeten am späten Nachmittag als letzte Teilnehmer in der französischen Hauptstadt.

Tadeusz Karpiński steuerte eine von den beiden polnischen RWD-6, die SP-AHL mit der Startnummer O4. Das Foto entstand während der Zwischenlandung in Bellinzona.
(Slg. Acklin)

Der 25. August war satzungsgemäß Ruhetag in Paris. Der französische Luftfahrtminister nutzte die Gelegenheit, die versammelten Europaflieger und ihre Maschinen auf dem Flugplatz Orly zu begrüßen und sich von Werner Junck dessen He 64, D-2305, im Flug vorführen zu lassen. Am Nachmittag des Ruhetages bat der deutsche Botschafter die 12 deutschen Rundflugteilnehmer und ihre Begleiter zum Empfang.

Der 25. August war als Ruhetag in Paris festgelegt. Der französische Luftfahrtminister nutzte die Gelegenheit zu einem Besuch der versammelten Europaflieger zu einem Besuch auf dem Flugplatz Orly und ließ sich am Vormittag von Werner Junck dessen He 64, D-2305, im Flug vorführen.
(Slg. Szigeti)

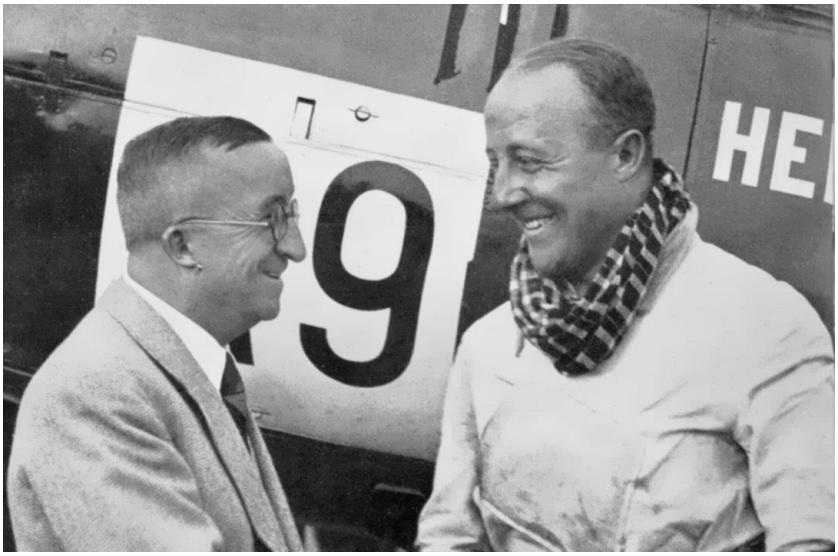
Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Die dritte Großetappe

Am 26. und 27. August stand die letzte Teilstrecke Paris - Rotterdam - Hamburg - Kopenhagen - Göteborg - Hamburg - Berlin auf dem Programm. Sie bot bis auf die zweimalige Überquerung des Fehmarn-Belts und des Oere-Sunds keine besonderen Schwierigkeiten; Marienfeld nannte sie eine typische „Rennbahn“. Der Wetterbericht lautete für den 26.8. allerdings nicht sehr günstig: Bodennebel, heraufziehende Gewitter über Frankreich.

Um 6 Uhr früh begann der Start in Orly. Als erste Gruppe verließen Żwirko (O6), Seidemann (A9) und Nicolle (K6) den Pariser Flughafen. Um 6.04 Uhr folgten Hirth (E1) und Kleps (T4); Stein (A8) startete in der dritten Gruppe, Marienfeld (B8) in der vierten. Um 6.32 Uhr hatte der letzte der 25 noch im Wettbewerb befindlichen Teilnehmer die Seinestadt verlassen.

Seidemann, Marienfeld und von Massenbach (A6) setzten sich bald vom Gros ab und veranstalteten ein richtiggehendes Privatrennen. Sich gegenseitig anspornend, schafften alle drei die rund 2400 km lange Etappe in einem Tag ! Seidemann landete um 9.07 Uhr in Rotterdam, traf um 11.25 Uhr das erste Mal in Hamburg ein, erreichte Göteborg um 14.27 Uhr, und bereits um 18.36 Uhr passierte seine He 64 B das Zielband in Berlin.



Hans Seidemann landete am Nachmittag des 26. August um 18.36 Uhr als erster Teilnehmer am Zielort Berlin und wurde von Ernst Heinkel zu dem Erfolg herzlich beglückwünscht

Als zweiter Teilnehmer landete Marienfeld um 19.18 Uhr in Staaken; seiner D 22 fehlte zum Erstaunen der zahlreichen Zuschauer allerdings die Propellerhaube. Wie es dazu kam, soll er am besten selbst erzählen:

> *„Eine leidlich ausgewachsene Seemöve hatte sich am Kanal in den Ton unseres Motors verliebt und wollte sich diesen unbedingt aus der Nähe anhören. Wir büßten diese Begegnung leider mit dem Verlust der Propellernabenverkleidung ein. Es ging aber auch ohne diese weiter, und so landeten wir freudestrahlend noch am Abend desselben Tages als zweite Maschine aller teilnehmenden in Staaken, begrüßt und beglückwünscht von allen Sportskameraden, die den kleinen Maschinen eine derartige Tagesleistung nicht zugetraut hätten.“*

Walter Marienfeld traf am 26. August um 19.18 Uhr als zweiter Wettbewerber mit seiner Darmstadt D 22 in Berlin ein.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Eine knappe Viertelstunde nach Marienfeld erschien auch der dritte im Bunde, von Massenbach auf He 64 C. Seine Landezeit stoppten die Staakener Zeitnehmer mit 19.33 Uhr.

Als „Dritter im Bunde" passierte Dietrich Frhr. von Massenbach am 26. August um 19.33 Uhr mit seiner He 64 C, D-2303, das Zielband in Berlin. Das Foto muß am nächsten Tag entstanden sein und zeigt alle fünf noch im Rennen befindlichen Heinkel-Maschinen in einer Staakener Halle versammelt. Im Vordergrund steht von Massenbachs A6, dahinter die E2, C6 und A8; von der A9 ist nur das Heck zu sehen. Die B1 war schon in der ersten Etappe ausgeschieden. (Slg. Rolbetzki)

Sieben Teilnehmer übernachteten in Hamburg: Junck, Osterkamp, Hirth, Stein, Morzik, Dr. Pasewaldt und Giedgowd. Sie erreichten Staaken in den Morgenstunden des nächsten Tages. Die übrigen Wettbewerber lagen am Vorabend noch weiter zurück und trafen erst im Laufe der zweiten Tageshälfte des 27. August in Berlin ein – als letzter landete der Franzose Nicolle. Ausfälle hatte es während der dritten Großetappe nicht mehr gegeben, alle 25 in Paris gestarteten Maschinen kamen heil in Staaken an.

Bei der Errechnung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeiten stellte sich heraus, daß Détré auf Potez 43 (K2) und Kleps auf Praga BH 111 (T4) die vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit nicht erreicht hatten und damit ausscheiden mußten. Die Höchstpunktzahl von 180 schafften allein sechs Deutsche: von Massenbach (A6), Stein (A8), Seidemann (A9), Marienfeld (B8), Morzik (C6) und Hirth (E1).

Der wertungsmäßig führende Pole Żwirko (O6) kam mit seinem Durchschnitt von 191 km/h nur auf 171 Punkte. Hierdurch rückten Poß (B9) und Hirth (E1) in der Gesamtwertung bis auf 5 bzw. 6 Punkte an Żwirko heran. Der letzte Wettbewerbstag würde zeigen, ob die größere Schnelligkeit der deutschen Maschinen ausreichte, den Polen in „letzter Sekunde" noch zu schlagen.

Fachdiskussion im Liegestuhl (v.l.n.r.):
Friedrich Siebel,
Reinhold Poß,
Wolf von Dungern,
Robert Lusser,
Dr. Georg Pasewaldt.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Prüfung der Höchstgeschwindigkeit

Am 28. August 1932, einem Sonntag, erfolgte in Staaken der Start zum Geschwindigkeitsflug. Die Prüfstrecke hatte eine Länge von rund 300 km und führte über den gleichen Dreieckskurs wie die Brennstoff-Verbrauchsprüfung acht Tage zuvor, nämlich von Staaken - Tempelhof über Frankfurt/Oder und Kirchhain-Dobrilugk nach Tempelhof. Gewertet wurden nur Geschwindigkeiten über 201,5 km/h, und zwar für je 3 km/h Zuwachs 1 Punkt. Die Prüfung wurde nach Art eines Vorgaberennens ausgetragen: Der in der Gesamtwertung führende Wettbewerber startete als erster, der zweitbeste als zweiter usw. Die Abstände zwischen den einzelnen Startzeiten entsprachen den Punktunterschieden. Wer als erster das Zielband in Tempelhof überflog, hatte deshalb nicht nur das Geschwindigkeitsrennen gewonnen, sondern war zugleich auch Sieger des gesamten Europarundfluges 1932.

Insgesamt traten nur 19 Maschinen zum Start an, denn die Franzosen, die weitabgeschlagen auf den letzten Wertungsplätzen rangierten, verzichteten auf eine Teilnahme. Um 15.15 Uhr ging Żwirko (O6) auf die Reise, fünf Minuten später gefolgt von Poß (B9). Um 15.21 Uhr durfte Hirth (E1) starten, dann um 15.23 Uhr der Schweizer Fretz (S2) und um 15.26 Morzik (C6).

Für die mehr als fünfzigtausend Zuschauer auf dem Tempelhofer Flughafen entwickelte sich die Geschwindigkeitsprüfung zu einem äußerst spannenden Rennen. Die Meldungen von den Streckenposten wurden per Lautsprecher bekanntgegeben, die Zuschauer waren also stets auf dem Laufenden. Welches Tempo legte Żwirko vor? Wie schnell waren Poß und Hirth? Würden sie den Polen einholen können? Das waren Fragen, die alle Zuschauer bewegten.

Man konnte bald erkennen, daß Poß nicht in der Lage war, den Fünfminuten-Abstand zu verringern. Dafür schob sich Hirth immer mehr nach vorn, hatte nach rund 80 km bereits Poß überholt und rückte Żwirko immer näher! Bei der zweiten Wendemarke Kirchhain trennten nur noch 2 min 44 sec die Hirth-Klemm von der RWD.

Um 16.40 Uhr erschien am südlichen Horizont des Tempelhofer Flughafens ein Punkt, der schnell größer wurde und sich bald als Schulterdecker mit Sternmotor entpuppte: Żwirkos RWD 6!

Unangefochten umrundete der Pole die letzte Wendemarke und überflog um 16 Uhr 42 Minuten 1 Sekunde das Zielband.

Das Siegerflugzeug: Der polnische Schulterdecker RWD 6, Startnummer O6, gesteuert von Franciszek Żwirko. Die Maschine hatte eine Kabine mit nebeneinanderliegenden Sitzen und wurde von einem englischen Armstrong-Siddeley „Genet"'-Sternmotor angetrieben. *(Slg. Ott/ADL)*

Hirth war der polnischen Maschine hart auf den Fersen gewesen, hatte aber Pech: Zwei Kilometer vor dem Ziel setzte Brennstoffmangel den Motor seiner Kl 32 matt. Wie die spätere Untersuchung zeigte, hatte sich an der Benzinpumpe eine Verschraubung gelockert und während des ganzen Geschwindigkeitsfluges Treibstoff austreten lassen. In dem Buch „Wolf Hirth erzählt" beschreibt der damals recht bekannte Fachautor Rolf Italiaander die Situation sehr anschaulich:

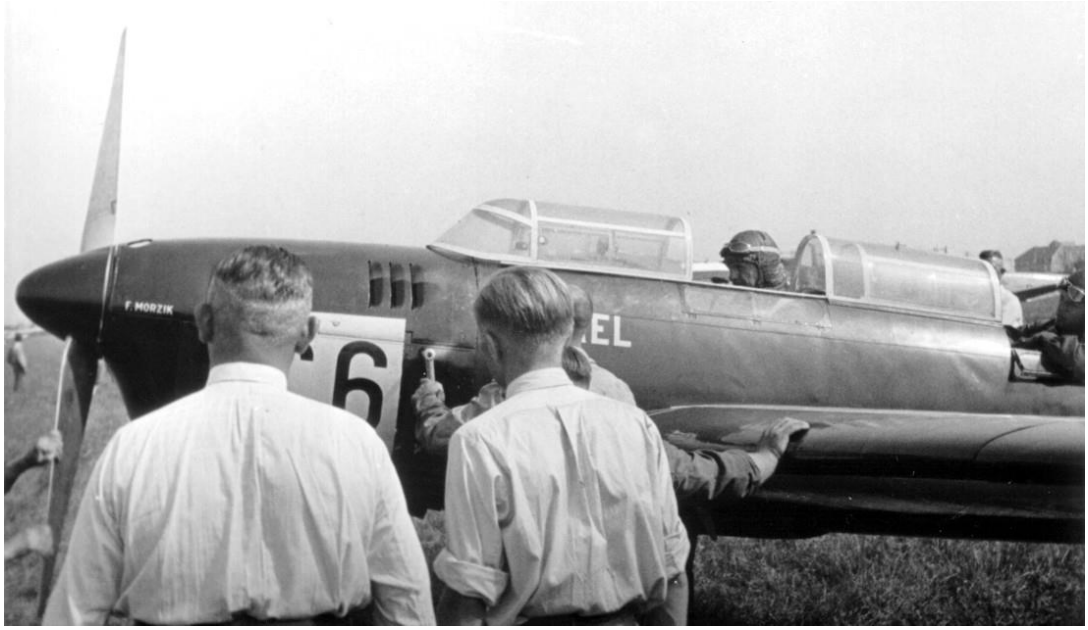
Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

„Ohne irgendeine Störung hatte der Motor die 7500 Kilometer des Streckenfluges mitgemacht. Das Entscheidungsrennen am Sonntag ließ die Spannung der in Tempelhof versammelten Zuschauer aufs höchste ansteigen, handelte es sich doch darum, ob Hirth den 6 Minuten vor ihm gestarteten Polen Żwirko überholen würde.
Versetzen wir uns im Geiste in Hirths Kabine: Frankfurt/Oder hinter ihm – vor ihm sein Kamerad Poß – da, schon ist er eingeholt – jetzt also nur noch Żwirko vor ihm.
In knapp 30 Meter Höhe jagt die Maschine über den Boden. Ist der Punkt da vorn am Horizont schon der Pole ? Noch 20 Minuten ! Wird Hirth ihn einholen können ? Die Hitze in der kleinen Kabine nimmt zu. Ein Fenster kann man aus Luftwiderstandsgründen nicht öffnen. Aber bald ist ja Tempelhof erreicht.
Doch noch sind wir nicht so weit. Kümmern wir uns lieber erst mal darum, warum es plötzlich in der Kabine Benzingeruch gibt! Und warum tropft es auf einmal aus allen Ritzen ?
Benzinrohrbruch? Vergaserdefekt? Um Gottes Willen, nur das nicht, nur jetzt nicht ! Nur noch 15 Minuten aushalten !!!
Aber alles flehen hilft nichts. Der Benzingeruch nimmt zu. Hirth reißt ein Fenster auf, zieht am Knüppel, damit die Maschine steigt, um gegebenenfalls etwas mehr Ausschwebegelände zu haben. Der Motor fängt an zu meckern. Durch den Steigflug hat man gewaltig an Geschwindigkeit verloren.

Wolf Hirth vor seiner Klemm Kl 32 XII, D-2328, mit der er fast den Europarundflug 1932 gewonnen hätte. (Slg. Knoblich)

Wenn die Kiste nur nicht brennt ! Kaum 20 Zentimeter vor den kurzen Auspuffstutzen strömt das Benzin aus der Motorhaube. Was soll denn dann werden, wo man doch aus Gewichtsersparnisgründen keinen Fallschirm mitgenommen hat !? Dabei dieses ewige meckern des Motors und diese ewige Brandgefahr ! Wenn es zündet, kracht die ganze Kiste auseinander !
Nun – bis zum Ullsteinturm vor den Toren von Berlin hält der Motor durch. Dann steht er plötzlich still, und Hirth kann gerade noch im Gleitflug das Tempelhofer Feld erreichen, ohne allerdings die letzte Wendemarke zu umrunden. Der Traum vom Sieg ist also aus ! Aber was war eigentlich losgewesen ? Vor dem Flugzeugrennen hatte man durch Spezialmonteure etwas an der Betriebsstoffpumpe ändern lassen, weil sie einen zu hohen Druck erzeugte. Dabei war in der Eile vergessen worden, die Muttern eines Flansches, wie sonst üblich, durch Splinte zu sichern. Und dieses kleine Versäumnis brachte Hirth – und damit Deutschland – um den Sieg.“

Als Zweiter überflog Morzik (C6) um 16 Uhr 43 Minuten 24 Sekunden das Zielband. Seine He 64 hatte mit 241,3 km/h die höchste Geschwindigkeit unter allen Teilnehmern erreicht – dank seiner motorschonenden Flugweise während des Streckenfluges !



Fritz Morzik in seiner Heinkel He 64, D-2304, mit der Wettbewerbsnummer C6, landete beim Geschwindigkeitsflug als zweiter nach Żwirko in Tempelhof. (Slg. Koos/ADL)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Mit 1 Minute und 7 Sekunden Abstand auf Morzik traf Poß (B9) in Tempelhof ein, gefolgt von Stein (A8) und Fretz (S2). Als sechster beendete Hirth das Rennen; er war nach Behebung des Schadens nochmals gestartet, hatte ordnungsgemäß die letzte Wendemarke umrundet und dann das Zielband überflogen.

Reinhold Poß erreichte mit seiner Kl 32 V als Dritter beim abschließenden Geschwindigkeitsrennen den Flughafen Tempelhof, verbesserte sich aber in der Endwertung gemäß Wettbewerbsreglement auf Platz zwei. Dafür rutschte Fritz Morzik auf den dritten Rang.

Die He 64 D-2302 mit der Startnummer A8, gesteuert von Wolfgang Stein, landete als vierter Teilnehmer in Tempelhof und blieb auch in der Endwertung auf diesem Platz.
(Slg. Szigeti)

Die schweizerische Klemm Kl 32 X (Zulassung CH-360, Startnummer S2) beendete den Europawettbewerb auf Platz Fünf. Pilot der Maschine war Robert Fretz, der sich auf dem Foto von der jungen Dame gerade ein Erfrischungsgetränk einschenken läßt.
(Poln. Archiv NAC)

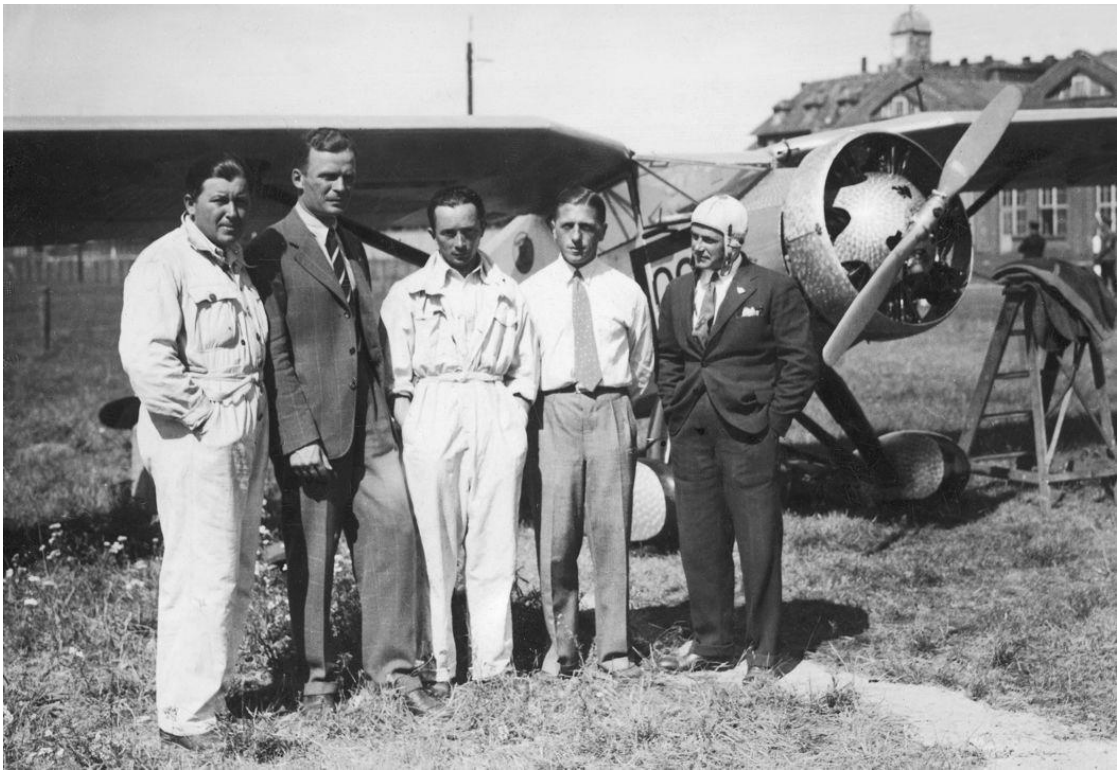
Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Die Endwertung

Nach Abschluß der Geschwindigkeitsprüfung ergab sich folgendes Endresultat:

Sieger	Żwirko und Wigura auf RWD 6	(461 Punkte)
2. Platz	Poß und Mettiner auf Kl 32 V	(458 Punkte)
3. Platz	Morzik und Dempewolf auf He 64 C	(458 Punkte).

Der Abstand zwischen dem Sieger und seinen nächsten Verfolgern war denkbar knapp – aber er reichte aus! Der mit Morzik punktgleiche Poß wurde gemäß dem Wettbewerbsreglement vorangestellt, weil er in der Start- und Landeprüfung besser abgeschnitten hatte. Die Plazierung der übrigen Teilnehmer ist der Tabelle 5 zu entnehmen.



Die siegreiche polnische Mannschaft vor der RWD 6 von Żwirko (v.l.n.r.): Bolesław Orliński, Ignacy Giedgowd, Jerzy Bajan, Tadeusz Karpiński und Franciszek Żwirko. (Poln. Archiv NAC)

Fritz Morzik (links) gratuliert Franciszek Żwirko (Bildmitte) auf dem Rollfeld in Tempelhof zum Sieg. Rechts von ihnen (im weißen Overall) steht der Zweitplazierte Reinhold Poß. Hinter Morzik und Żwirko ist Ministerialdirigent Ernst Brandenburg, Leiter der Abt. Luftfahrt im RVM, zu erkennen.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Bei der offiziellen Siegerehrung stehen die Teilnehmer und einige der Funktionäre auf einer erhöhten Plattform und lauschen den Klängen der Nationalhymnen. In der Mitte (in heller Windjacke) Franciszek Żwirko, rechts von ihm Fritz Morzik und Reinhold Poß. Links hinter Żwirko steht Gerd von Hoeppner, der Geschäftsführer des Aero-Clubs von Deutschland. (Slg. Ott/ADL)

Titelblatt des Programmhefts für den »Challenge International d'Avions de Tourisme 1932«

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Fazit

Nach Beendigung des Europarundfluges 1932 rauschte ein Sturm der Entrüstung durch den deutschen „Blätterwald". Viele „Fachleute" konnten oder wollten einfach nicht fassen, daß Deutschland eine „Niederlage" erlitten hatte. Die Kritik richtete sich hauptsächlich gegen die Ausschreibungsbedingungen, und zwar im besonderen gegen die vermeintliche Überbewertung der Flugzeugausrüstung sowie gegen die „sträfliche" Unterbewertung von Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit während des Streckenflugs. Der Tenor der Entrüstung war einhellig: Deutschland hatte nur auf Grund der „mangelhaften" Ausschreibung verloren! Hätte man den 1932er Wettbewerb nach den Bedingungen des Jahres 1929 abgewickelt, so wären die ersten Plätze ausschließlich an deutsche Teilnehmer gegangen. Deutschland hätte den Pokal zum dritten Mal und damit endgültig gewonnen!

Alle diese „Kritiker" übersahen allerdings zwei wesentliche Tatsachen:

1) Die teilnehmenden Flugzeuge wurden nicht nach den Bedingungen des Europaflugs 1929 bewertet, sondern nach der Ausschreibung des Jahres 1932. Alle beteiligten Aero-Clubs hatten diese Ausschreibung gebilligt und sie damit als verbindlich anerkannt. Wenn die deutschen Flugzeuge besser dem Stand des Jahres 1929 entsprachen, so war der Fehler wohl kaum in der Ausschreibung zu suchen.

2) Hätten die Ausschreibungsbedingungen anders gelautet, dann wären natürlich auch im Ausland andere Flugzeuge entwickelt worden – und damit wäre der Ausgang des Wettbewerbs wiederum ziemlich offen gewesen.

Im Gegensatz zu den lärmenden Kritiken gab es aber auch, das muß zur „Ehrenrettung" der damaligen Presse gesagt werden, eine Reihe von Kommentaren, die sich nüchtern und sachlich mit dem Ergebnis des Wettbewerbs auseinandersetzten. Während etwa die meisten Kritiker die Ausrüstungsbewertung „in der Luft zerrissen", meinte das 12-UHR-BLATT zur Punktvergabe bei der Ausrüstungsprüfung:

„Es ist interessant, einmal nachzurechnen, wie diese Punkte zustandegekommen sind und ob man sich mit der geheimen Entscheidung der Sportleitung zufrieden geben kann oder nicht. Zunächst die Polen: Von beiden Sitzen ist die Sicht sehr gut. Schlitzflügel vorhanden. Verstellbare Dämpfungsflächen ebenfalls. Der Rumpf aus Metall. Bequemlichkeit im Innern durch ausreichende Bewegungsfreiheit und günstige Sitzanordnung gegeben. Eine vollständig geschlossene Kabine vorhanden. Als „Notausgang" ein aufreißbares Oval in der Dachkonstruktion. Die Sitze nebeneinander. Tatsächlich, jede Eigenschaft, welche mit Punkten belohnt werden kann, hat diese von außen recht unscheinbare Maschine. In keinem der vierzehn zu wertenden Einzelpunkte ist ihm auch nur ein Konkurrent überlegen. Die Punktzahl ist zweifellos gerechtfertigt.

Womit haben nun die Klemm ihre 14 Punkte weniger verdient? Die Sicht dürfte gleich gut gewertet sein. Aber schon die Holzbauweise im Gegensatz zum Metall des Polen kostet die ersten fünf Punkte. Der unbequeme Einstieg, für den die Kabinenseitenwände aufgeklappt werden müssen und der eine kleine Kletterpartie ist, bringt ebenfalls minus. Außerdem fehlen im Fluge verstellbare Dämpfungsflächen. Der Punktverlust wird also verständlich.

Und die Heinkel, die mit 20 Punkten minus gegen den Bestgewerteten auf die Strecke gehen mußten und dieses Handicap bis auf drei Punkte aufholen konnten? Diese Tatsache ist von manchen Seiten zum Beweis für die Ungerechtigkeit der Wertung gestempelt worden. Unserer Ansicht nach ist das Gegenteil der Fall: Der Streckenflug und noch mehr das Geschwindigkeits-Finish haben gezeigt, daß die neuen Heinkel ganz hervorragende Sport-, beinahe Rennmaschinen sind. Bequeme und praktische Touristikflugzeuge sind sie nicht. Auch hier Holzbauweise, also fünf Punkte Verlust. Keine Kabine, sondern nur ein Cellon-Windschutz, acht Punkte minus. Keine Bewegungsfreiheit im Innern des aus aerodynamischen Gründen zur Erzielung einer schlanken Form möglichst schmal gehaltenen Rumpfes, bis zu 12 Punkten Verlust. Keine Sitze nebeneinander und auch kein dritter Passagiersitz: Neun Punkte weniger. Gegen diese Nachteile können die ausgezeichnete Sicht und die Möglichkeit einfachen Verlassens des Flugzeuges im Notfalle keine ausreichende Kompensation bieten. Man sieht, daß der Punktverlust ganz verständlich ist. Die Konstrukteure, denen die Ausschreibung bekannt war, hätten sich alles vorher selbst ausrechnen können! Sie haben offenbar nicht geglaubt, daß andere sich in noch vollkommenerer Weise die gebotenen Möglichkeiten zunutze machen würden, und hofften, im Strecken- und Geschwindigkeitsfluge die Differenz wettmachen zu können.

Ein Touristikflugzeug darf nicht das Gepräge einer ausgesprochenen Rennmaschine tragen. Die Bequemlichkeit darf unter der gesteigerten Schnelligkeit nicht zu sehr leiden. Die Ausschreibung hat das verhindern wollen, und sie hat vom technischen wie vom praktischen Standpunkt vollkommen recht gehabt. Im Großen und Ganzen war sie sehr vernünftig aufgestellt."

Man muß, nach Würdigung aller Fakten, offen zugeben, daß bei den deutschen Maschinen zu sehr einzelne Eigenschaften optimiert worden waren und man viel zu spät mit der Entwicklung begonnen hatte. Die Fachzeitschrift LUFTWACHT vermerkte schon damals:

„Die Konstrukteure der deutschen Wettbewerbsflugzeuge haben sich von Anfang an von den ausgestreuten Gerüchten über die fast märchenhafte Geschwindigkeit der italienischen Breda-Maschinen verblüffen lassen und züchteten daher ihre neuen Flugzeugmuster ausschließlich auf Geschwindigkeit. Das wäre an sich nicht falsch gewesen, wenn sie darüber nicht die Ausschreibungen vergessen hätten, so daß die Flugzeuge in der Prüfung der Ausrüstung wertvolle Punkte verloren. Ferner haben die Firmen zu spät mit ihren Vorbereitungen begonnen. Von fünf Baufirmen, die an die Entwicklung neuer Flugzeuge gegangen waren, wurden zwei überhaupt nicht rechtzeitig fertig, und die sechs Messerschmitt M 29, die zweifellos die besten

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

Aussichten auf Erfolg hatten, brauchten nicht am Vorabend des Wettbewerbs gesperrt werden, wenn eine längere Erprobungszeit zur Verfügung gestanden hätte."

Kein geringerer als Reinhold Poß vertrat mit wohltuender Sachlichkeit eine ähnliche Meinung und schrieb in einem Artikel der ZEITSCHRIFT FÜR FLUGTECHNIK UND MOTORLUFTSCHIFFAHRT:

„Der Europa-Rundflug ist vorbei, und wir haben ihn verloren. Daran ist nicht zu deuteln, wenn auch ein Teil unserer Tagespresse glaubt, der deutschen Luftfahrt einen Gefallen damit zu tun, für unsere Niederlage der Ausschreibung die Schuld zuzuschieben. Ein jedes Flugzeug ist ein Kompromiß. Man verlangt sehr viel von ihm und möchte am liebsten alles haben. Und ich glaube, es ist nicht gut, die Flugleistungen höher zu bewerten, als die Ausschreibung das getan hat, denn wir würden uns damit sehr von dem Ideal des Touristikflugzeuges entfernen – und man soll doch nicht vergessen, daß der Europa-Rundflug ein Wettbewerb für solche und nicht für Rennflugzeuge ist. Ganz abgesehen davon, daß bei jeder Art von Flugzeugen, ausgenommen reine Rennmaschinen, niemals allein die Flugleistungen für den Auftraggeber entscheidend sind, sondern größter Wert gelegt wird auf gute Sicht, übersichtliche Anordnung der Instrumente, Bequemlichkeit des Führersitzes, gute Rettungsmöglichkeit bei Benutzung des Fallschirms, bequeme Verständigungsmöglichkeit der Besatzung, Feuerschutzeinrichtungen usw. Schließlich waren ja alle diese Forderungen seit ¾ Jahren bekannt, und wenn ein Konstrukteur bewußt darauf verzichtete, einige von ihnen zu erfüllen, so hat er es getan, weil er es gewichtsmäßig oder infolge Eigenart seiner Konstruktion nicht gekonnt hat, oder weil er sich von dieser Eigenart seiner Konstruktion bessere Flugleistungen versprach, durch welche er verschenkte Punkte wieder hereinholen zu können glaubte. Wer sich verkalkuliert hat, kann nicht der Ausschreibung die Schuld geben ..."

1934 würde man sich in Warschau wiedertreffen. Bis dahin war genug Zeit, es besser zu machen.

Kaum zwei Wochen nach Beendigung des Europaflugs erfuhr der polnische Sieg allerdings eine tragische Wendung: Żwirko und Wigura stürzten am 11.9.1932 mit ihrer RWD-6 auf dem Flug von Warschau nach Prag in der Nähe von Tierlitzko / Těrlicko (nahe der polnisch-tschechoslowakischen Grenze) ab. Die Maschine geriet in einen Wirbelsturm, dessen heftigen Vertikalböen die Zelle nicht gewachsen war: Erst montierte die rechte Tragfläche ab, dann die linke, und aus etwa 200 m Höhe wurde die RWD wie ein Stein in ein kleines Waldstück geschleudert. Żwirko und Wigura waren auf der Stelle tot; ihre Beisetzung fand einige Tage später unter großen militärischen Ehren in Warschau statt.

Werbeanzeige der Firma Klemm im „Flugsport" Heft Nr. 19/1932.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

ARGUS FLUGMOTOR As8

Europa-Rundflug 1932

2. PREIS Poss auf **ARGUS**-Klemm
3. PREIS Morzik auf **ARGUS**-Heinkel
4. PREIS Stein auf **ARGUS**-Heinkel

Größte Geſchwindigkeiten

im Streckenflug	im Rennen
213 km/h	**241,3** km/h
Seidemann auf	Morzik auf
ARGUS-Heinkel	**ARGUS**-Heinkel

ARGUS As8

der Flugmotor der höchſten Leiſtung bei kleinſtem Gewicht und größter Sicherheit

ARGUS MOTOREN-GESELLSCHAFT
BERLIN-REINICKENDORF

Poss auf **KLEMM**-Limousine **KL 32**
erster Deutscher im Europaflug 1932

Verlangen Sie Angebot über die 3- und 4sitzigen
KLEMM-Limousinen
KL 31 und KL 32

Leichtflugzeugbau KLEMM G.m.b.H., Böblingen (Württbg.)

Europa - Rundflug 1932

Seidemann
wird nach seiner Landung in Tempelhof von Dr. Heinkel begrüßt

Seidemann landete
als **Erster** in Rom
als **Erster** in Paris
als **Erster** in Berlin

Seidemann
erreichte auf dem Streckenfluge mit seiner Heinkel „He 64" eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 213 km

Ernst Heinkel Flugzeugwerke G. m. b. H.
Rostock — Warnemünde — Berlin

Annoncen der Firmen Argus Motoren-Ges. und Leichtflugzeugbau Klemm aus der Zeitschrift „Luftschau" Nr. 9 + 10/1932 sowie Ernst Heinkel Flugzeugwerke aus der Zeitschrift „Luftwacht" Nr. 19/1932.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

A N H A N G

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Tabelle 1: Gemeldete Teilnehmer per 14. Mai 1932 (3 Seiten)

Die nachfolgende Auflistung aller eingegangenen Bewerbungen gibt den Stand bei Schluß der Nachnennungsfrist wieder. Die Piloten mußten zu diesem Zeitpunkt noch nicht zwingend festgelegt sein, so daß die Namen bei vielen 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	Fieseler F3 Wespe	2 x Pobjoy je 85 PS	Haus Bergmann Zigaretten-fabrik A. G., Dresden	K. Katzenstein
A2	Fieseler F3 Wespe	2 x Pobjoy je 85 PS		G. Fieseler
A3	Fieseler F3 Wespe	2 x Pobjoy je 85 PS		M. Wackwitz
A4	Klemm Kl 32 X	DH Gipsy III, 120 PS	J. E. Carberry, Sereai/Ostafrika	J. E. Carberry
A5	De Havilland Moth	DH Gipsy I, 85 PS	M. Hachisuka, London	M. Hachisuka
A6	Heinkel He 64 C	Argus As 8 R, 150 PS	Ernst Heinkel Flugzeugwerke GmbH, Warnemünde	M. Brenner
A7	Heinkel He 64 C	Hirth HM 150 U, 170 PS		H. v. Salomon
A8	Heinkel He 64 C	Argus As 8 R, 150 PS	Aero-Club von Deutschland, Berlin	W. Stein
A9	Heinkel He 64 B	Argus As 8 R, 150 PS		H. Seidemann
B1	Heinkel He 64 C	Argus As 8 R, 150 PS		H. J. v. Cramon
B2	Messerschmitt M 29 a	Argus As 8 R, 150 PS		F. Morzik
B3	Messerschmitt M 29 a	Argus As 8 R, 150 PS		R. Poß
B4	Messerschmitt M 29 a	Argus As 8 R, 150 PS		O. Dinort
B5	Messerschmitt M 29 a	Argus As 8 R, 150 PS		F. Kreutzkamp
B6	Klemm KI 32 V	Argus As 8 R, 150 PS		R. Lusser
B7	Klemm KI 32 V	Argus As 8 R, 150 PS		T. Osterkamp
B8	Darmstadt D 22	Argus As 8 R, 150 PS		W. Polte
B9	Klemm KI 32 V	Argus As 8 R, 150 PS		W. v. Dungern
C1	Klemm KI 32 V	Argus As 8 R, 150 PS		Bichteler
C2	Klemm KI 32 XIV	Siemens Sh 14 a, 150 PS		G. Pasewaldt
C3	Messerschmitt M 29 b	Siemens Sh 14 a, 150 PS		W. Leander
C4	Klemm Kl 32 XIV	Siemens Sh 14 a, 150 PS	F. W. Siebel, Berlin	F. W. Siebel
C5	Heinkel He 64	DH Gipsy III, 120 PS	Ernst Heinkel Flugzeugwerke GmbH, Warnemünde	W. Junck
C6	Heinkel He 64 C	Argus As 8 R, 150 PS		K. Schwärzler
C7	Mono-Aircraft Monocoupe 110	Warner Scarab, 120 PS	Alex. Papana, Bukarest	A. Papana
C8	RaKa RK 25/32	Argus As 8 III, 130PS	Club-Zigarren-Fabrik Greiling AG, Dresden	A. Raab
C9	Messerschmitt M 29 a	Argus As 8 R, 150 PS	Messerschmitt-Flugzeugbau, Augsburg	E. Aichele
E1	Klemm Kl 32 XII	Hirth HM 150, 150 PS	Leichtflugzeugbau Klemm, Böblingen	W. Hirth
E2	Heinkel He 64 C	Hirth HM 150 U, 150 PS	E. Heinkel Flz.Werke GmbH, Warnemünde	Dr. Freude
E3	Papenmeyer P I	Pobjoy „R", 75 PS	Fritz Papenmeyer, Hamburg	Graf Reventlow

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Wettb.-Nr.	Flugzeugtyp	Triebwerk	gemeldet von	Pilot
E4	Papenmeyer P I	Pobjoy „R", 75 PS		W. Hagen
E5	Papenmeyer P I	Pobjoy „R", 75 PS		G. Hubrich
Aéro-Club de France				
K1	Guerchais T 9	Renault 100 PS	Henry Massot, Paris	Massot
K2	Potez 43	Potez 100 PS	Société des Aéroplanes Henry Potez, Paris	R. Labouchère
K3	Potez 43			Duroyon
K4	Caudron „Luciole“	Salmson 135 PS	René Caudron, Issy-les-Moulineaux (Seine)	R. Delmotte
K5	Farman 234	Salmson 95 PS	Maurice Arnoux, Montrouge (Seine)	Arnoux
K6	Mauboussin M 12	Salmson 60 PS	Avions Mauboussin, Paris	
K7	Farman 350	DH „Gipsy”, 120 PS	Soc. des Avions H. M. et D. Farman, Billancourt (Seine)	Salel
K8	Farman 234	Salmson 95 PS	Jacques Puget, Lyon	J. Puget
K9	„Marcel Bloch“ Typ 90	Renault 115 PS	Marcel Bloch, Boulogne	
L1	Caudron „Luciole“	Lorraine-Dietrich 120 PS	Marcel Bapt, Paris	Bapt
L2	„Marcel Bloch“ Typ 90	Renault 115 PS	Pierre Desmazières, Paris	Desmazières
L3	Mauboussin M 11	Salmson 40 PS	Pierre Mauboussin, Paris	A. Nicolle
Reale Aero Club d’Italia				
M1	Breda 33	Colombo S-63, 130 PS	Reale Aero Club d’Italia, Roma	A. Colombo
M2	Breda 33			U. Bianchini
M3	Breda 33			P. de Angeli
M4	Breda 33			R. Donati
M5	Breda 33			R. Stoppani
M6	Breda 33			F. Lombardi
M7	Breda 33	DH „Gipsy”, 120 PS		Miss E.W. Spooner
M8	Breda 33	Colombo S-63, 130 PS	Giovanni Viazzo, Vercelli	G. Viazzo
Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej				
O1	PZL-19	DH „Gipsy III”, 120 PS	Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa	B. Orliński
O2	PZL-19			I. Giedgowd
O3	PZL-19			J. Bajan
O4	RWD-6	A-S „Genet Major“, 140 PS		T. Karpiński
O5	RWD-6			St. Plonczyński
O6	RWD-6			F. Żwirko

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Wettb.-Nr.	Flugzeugtyp	Triebwerk	gemeldet von	Pilot
Aero-Club der Schweiz				
S1	Comte AC 12-E	DH „Gipsy III", 120 PS	Peter Straumann, Waldenburg (Baselland)	P. Straumann
S2	Klemm K. L. 32		Robert Fretz, Zürich	R. Fretz
Aeroklub Republiky Ceskoslovenske				
T1	Breda 15 S	Walter „Junior", 110/120 PS	Zapadocesky Aeroclub Plzen	V. Sedivec
T2	Praga BH 111	DH „Gipsy III", 120 PS	Ceskomoravská Kolben-Danek a. s., Praha	J. Kalla oder J. Kubicek
T3	Praga BH 111			K. Mares
T4	Praga BH 111			F. Klepš
T5	L-4	Walter „Junior", 100 PS	Vychodocesky Aeroclub Pardubice	J. Lonek
T6	L-5	Michl „Orion", 50 PS		K. Levy oder L. Karel
T7	B. P. 5	Walter NZ, 50 PS	Masarykova Letecká Liga, Praha	A. Jesek

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Tabelle 2: Technische Daten der deutschen Wettbewerbsflugzeuge

Flugzeug-muster	Darmstadt D 22	Heinkel He 64 B	Heinkel He 64 C	Klemm Kl 32 V	Klemm Kl 32 X	Klemm Kl 32 XII	Klemm Kl 32 XIV	Ra-Ka RK 25/32
Spannweite (m)	7,40	9,60	9,80	12,00	12,00	12,00	12,00	9,30
Länge (m)	6,66	8,31	8,31	7,70	-	7,50	7,20	6,50
Flügelfläche (m^2)	13,0	13,0	14,4	17,0	17,0	17,0	17,0	13,0
Rüstgewicht (kg)	380	470	470	475	475	480	475	468
Fluggewicht (kg)	670	750	750	780	780	780	780	700
Höchstgeschw. (km/h)	231	245	241	221	211	228	215	235 *)
Reisegeschw. (km/h)	210	225	225	195	185	200	195	-
Mindestgschw. (km/h)	82	62	62	66	66	65	67	65 *)
Steigzeit auf 1 km (min)	3,5 *)	-	4,0 *)	3,0 *)	3,5 *)	2,6 *)	2,8 *)	-
Gipfelhöhe (m)	6200 *)	-	6000 *)	7500 *)	6500 *)	7200 *)	6000 *)	4500 *)
Reichweite (km)	800 *)	-	1500 *)	1000 *)	-	740 *)	750 *)	1200 *)
Triebwerk	Argus As 8 R 140/160 PS, 103/118 kW	Argus As 8 R 140/160 PS, 103/118 kW	Argus As 8 R 140/160 PS, 103/118 kW	Argus As 8 R 140/160 PS, 103/118 kW	D.H. Gipsy III 105/120 PS, 77/88 kW	Hirth HM 150 150/160 PS, 110/118 kW	Siemens Sh 14 A 125/160 PS, 92/118 kW	Argus As 8 III 100/130 PS, 74/96 kW

Die angeführten Daten entstammen, soweit sie nicht als Herstellerangaben gekennzeichnet sind, den Messungen der Technischen Prüfung.

*) Nach Herstellerangaben

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Tabelle 3: Endgültige Teilnehmerliste per 19. Juli 1932 (2 Seiten)

Wettb.-Nr.	Flugzeugtyp	Zulassung	Triebwerk	Pilot	Staatsange-hörigkeit
Aero-Club von Deutschland					
A 4	Klemm KI 32	D-2299	D.H. „Gipsy III“, 120 PS	John Evans-Freke Baron Carberry	Kanada
A 6	Heinkel He 64	D-2303	Argus, 150 PS	Dietrich Frhr von Massen-bach	Deutschland
A 8	Heinkel He 64.	D-2302		Wolfgang Stein	
A 9	Heinkel He 64	D-2260		Hans Seidemann	
B 1	Heinkel He 64	D-2301		Hans Jürgen v. Cramon	
B 6	Klemm KI 32	D-2311		Robert Lusser	
B 7	Klemm KI 32	D-2312		Theodor Osterkamp	
B 8	Darmstadt D 22	D-2222		Walter Marienfeld	
B 9	Klemm KI 32	D-2261		Reinhold Poß	
C 2	Klemm KI 32	D-2310	Siemens, 150 PS	Wilhelm Cuno	
C 4	Klemm KI 32	D-2320		Dr. Georg Pasewaldt	
C 6	Heinkel He 64	D-2304	Argus, 150 PS	Fritz Morzik	
C 7	Monocoupe 110	CV-TUK	Warner, 120 PS	Alex. Papana	Rumänien
C 8	RK 25/32	D-1489	Argus, 130 PS	Antonius Raab	Deutschland
E 1	Klemm KI 32	D-2328	Hirth, 150 PS	Wolfram Hirth	
E 2	Heinkel He 64	D-2305	Argus, 150 PS	Werner Junck	
Aéro-Club de France					
K 1	Guerchais T 9	F-AMBD	Renault 7B, 100 PS	Henri Massot	Frankreich
K 2	Potez 430	F-AMBM	Potez 6Ac, 100 PS	Georges Détré	
K 3	Potez 430	F-AMBN		Pierre Duroyon	
K 4	Caudron 270 „Luciole“	F-ALXB	Salmson 7 Ac, 105 PS	Raymond Delmotte	
K 5	Farman 234	F-ALLY	Salmson 7 Ac, 105 PS	Maurice Arnoux	
K 6	Mauboussin 112	F-ALVX	Salmson 9 Ad, 45 PS	André Nicolle	
K 7	Farman 353	F-ALMA	DH Gipsy 120 PS	George Lebeau	
K 8	Farman 234	?	Salmson 7 Ac, 105 PS	Jaques Puget	

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Wettb.-Nr.	Flugzeugtyp	Zulassung	Triebwerk	Pilot	Staatsange-hörigkeit
Reale Aero Club d'Italia					
M 1	Breda 33	I-CORE	Colombo 150 PS	Ambrogio Colombo	Italien
M 2		I-BLEA		Vittorio Suster	
M 3		I-MANO		Piero de Angeli	
M 4		?		Renato Donati	
M 5		I-MUNE		Mario Stoppani	
M 6		I-CTUS		Francesco Carlo Lombardi	
M 7		G-ABXK	DH Gipsy 120 PS	Miss Winifred E. Spooner	England
M 8		I-BIBI	Colombo 150 PS	Giovanni Viazzo	Italien
Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej					
O 1	PZL 19	SP-AHH	DH Gipsy 120 PS	Boleslaw Orliński	Polen
O 2		SP-AHI		Ignacy Giedgowd	
O 3		SP-AHK		Jerzy Bajan	
O 4	RWD 6	SP-AHL	A-S Genet 140 PS	Tadeusz Karpiński	
O 6		SP-AHN		Franciszek Żwirko	
Aero-Club der Schweiz					
S1	Comte AC 12-E	CH-333	DH Gipsy 120 PS	Peter Straumann	Schweiz
S2	Klemm KI 32	CH-360		Robert Fretz	
Aeroklub Republiky Ceskoslovenske					
T1	Breda 15 S	OK-WAL	Walter Junior, 120 PS	Jan Anderle	Tschecho-slowakei
T2	Praga BH 111	OK-BAH	DH „Gipsy III", 120 PS	Josef Kalla	
T3		OK-BIH		Karel Mareš	
T4		OK-BEH		František Klepš	

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Tabelle 4: Erreichte Punktzahlen in den Technischen Prüfungen

Wett-bewerbs-Nummer	Flugzeugmuster	Pilot	Min-dest-geschw.	Anlassen Art	Anlassen Dauer	Auf- & Ab-rü-sten	Aus-rüstung	Start-prüfung	Lande-prüfung	Benzin-ver-brauch	**Gesamt-Punkte**
M 1	Breda 33	Colombo	50	3	2	6	83	40	38	25	**247**
O 6	RWD 6	Żwirko	50	3	2	6	86	37	38	23	**245**
M 6	Breda 33	Lombardi	50	3	2	5	83	40	34	25	**242**
M 7	Breda 33	Miss Spooner	50	3	0	5	83	35	40	25	**241**
M 4	Breda 33	Donati	48	3	0	6	83	38	37	26	**241**
M 5	Breda 33	Stoppani	48	3	2	6	83	37	34	25	**238**
O 4	RWD 6	Karpinski	50	3	2	6	86	37	29	25	**238**
M 2	Breda 33	Suster	48	3	2	5	83	38	32	24	**235**
B 9	Klemm KI 32	Poß	42	3	1	7	72	39	40	30	**234**
S 2	Klemm KI 32	Fretz	44	3	2	6	72	39	38	27	**231**
E 1	Klemm KI 32	W. Hirth	44	3	1	7	71	40	37	27	**230**
E 2	Heinkel He 64	Junck	50	3	2	6	66	32	36	30	**225**
C 6	Heinkel He 64	Morzik	48	3	2	6	66	35	34	30	**224**
C 2	Klemm KI 32	Cuno	42	4	2	6	71	38	31	30	**224**
O 3	PZL 19	Bajan	40	3	2	6	84	34	29	25	**223**
A 8	Heinkel He 64	Stein	44	3	2	7	66	36	33	30	**221**
M 3	Breda 33	de Angeli	46	3	2	6	83	37	19	24	**220**
C 4	Klemm KI 32	Dr. Pasewaldt	40	4	2	6	71	38	31	27	**219**
B 6	Klemm KI 32	Lusser	40	3	2	7	72	38	28	29	**219**
B 7	Klemm KI 32	Osterkamp	38	3	2	6	72	38	30	30	**219**
M 8	Breda 33	Viazzo	22	3	1	5	83	38	39	25	**216**
A 9	Heinkel He 64	Seidemann	50	3	1	7	66	30	28	29	**214**
B 1	Heinkel He 64	v. Cramon	44	3	1	6	66	32	31	29	**212**
O 2	PZL 19	Giedgowd	24	3	0	6	84	34	22	25	**198**
T 4	Praga BH 111	Kleps	22	3	2	6	80	28	28	27	**196**

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Wett-bewerbs-Nummer	Flugzeugmuster	Pilot	Min-dest-geschw.	Anlassen Art	Anlassen Dauer	Auf- & Ab-rü-sten	Aus-rüstung	Start-prüfung	Lande-prüfung	Benzin-ver-brauch	**Gesamt-Punkte**
K 4	Caudron	Delmotte	48	4	2	6	44	34	28	26	**192**
T 2	Praga BH 111	Kalla	22	3	2	6	80	27	24	28	**192**
A 6	Heinkel He 64	v. Massenbach	48	3	0	6	66	0	30	30	**183**
T 3	Praga BH 111	Mares	24	3	2	6	80	30	9	29	**183**
K 2	Potez 43	Détré	38	4	2	-15	66	26	39	18	**178**
K 3	Potez 43	Duroyon	82	4	2	-15	66	28	35	19	**171**
O 1	PZL 19	Orlinski	30	3	1	6	84	0	22	25	**171**
C 7	Monocoupe 110	Papana	14	4	2	-15	58	32	28	27	**150**
K 1	Guerchais T 9	Massot	16	4	2	0	69	21	15	20	**147**
B 8	Darmstadt D 22	Marienfeld	12	3	2	2	54	34	8	30	**145**
T 1	Breda 15 S	Anderle	18	3	2	5	53	30	12	20	**143**
S 1	Comte AC 12	Straumann	0	3	2	-15	60	26	23	28	**127**
K 6	Mauboussin M 12	Nicolle	32	4	0	-15	44	3	18	25	**111**
K 5	Farman 234	Arnoux	10	0	0	-15	46	13	10	25	**89**
K 7	Farman 350	Lebeau	0	3	2	-15	46	0	12	30	**78**
C 8	RK 25/32	Raab	0	3	2	-15	45	0	0	21	**56**

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Tabelle 5: Gesamtergebnis (2 Seiten)

Wett-bewerbs-Nummer	Flugzeugmuster	Pilot	Punkte aus Technischer Prüfung	Streckenflug *)			Höchst-geschwindigkeit		**Gesamt-Punkt zahl**	Erreich-ter Platz
				Geschwindig-keit		Zuver-lässig-keit Punkte	(km/h)	Punkte		
				Durch-schnitt (km/h)	Punkte					
Deutschland										
A 6	Heinkel He 64	v. Massenbach	183	206	180	40	235,2	12	**415**	16
A 8	Heinkel He 64	Stein	221	208	180	40	236,8	12	**453**	4
A 9	Heinkel He 64	Seidemann	214	213	180	40	239,0	13	**447**	8
B 1	Heinkel He 64	v. Cramon	212	-	-	-	-	-	**212**	-
B 6	Klemm KI 32	Lusser	219	193	173	40	214,3	5	**437**	9
B 7	Klemm KI 32	Osterkamp	219	187	164	40	210,4	3	**426**	14
B 8	Darmstadt D 22	Marienfeld	145	205	180	40	230,7	10	**375**	17
B 9	Klemm KI 32	Poß	234	197	177	40	220,7	7	**458**	2
C 2	Klemm KI 32	Cuno	224	198	178	40	215,1	5	**447**	7
C 4	Klemm KI 32	Dr. Pasewaldt	219	185	160	40	213,7	5	**426**	13
C 6	Heinkel He 64	Morzik	224	200	180	40	241,3	14	**458**	3
C 7	Monocoupe 110	Papana	150	-	-	-	-	-	**150**	-
C 8	RK 25/32	Raab	56	-	-	-	-	-	**56**	-
E 1	Klemm KI 32	W. Hirth	230	203	180	40	136,6	0	**450**	6
E 2	Heinkel He 64	Junck	225	178	146	40	239,3	13	**424**	15
Frankreich										
K 1	Guerchais T 9	Massot	-	-	-	-	-	-	**-**	-
K 2	Potez 43	Détré	178	124	0	40	-	-	**218**	-
K 3	Potez 43	Duroyon	171	131	3	40	-	-	**214**	-
K 4	Caudron	Delmotte	192	141	33	40	-	-	**265**	-
K 5	Farman 234	Arnoux	89	141	33	40	-	-	**162**	-
K 6	Mauboussin M 12	Nicolle	111	105	0	40	-	-	**151**	-
K 7	Farman 350	Lebeau	78	-	-	-	-	-	**78**	-
K 8	Farman 234	Puget	-	-	-	-	-	-	**-**	-

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Wett-bewerbs-Nummer	Flugzeugmuster	Pilot	Punkte aus Technischer Prüfung	Streckenflug *)			Höchst-geschwindigkeit		**Gesamt-Punkt zahl**	Erreich-ter Platz
				Geschwindig-keit		Zuver-lässig-keit Punkte	(km/h)	Punkte		
				Durch-schnitt (km/h)	Punkte					
Polen										
O 1	PZL 19	Orlinski	171	-	-	-	-	-	**171**	-
O 2	PZL 19	Giedgowd	198	164	102	40	215,8	5	**345**	18
O 3	PZL 19	Bajan	223	188	166	40	212,9	4	**433**	11
O 4	RWD 6	Karpinski	238	181	152	40	216,2	5	**435**	10
O 6	RWD 6	Żwirko	245	191	171	40	214,1	5	**461**	1
Schweiz										
S 1	Comte AC 12	Straumann	127	-	-	-	-	-	**127**	-
S 2	Klemm KI 32	Fretz	231	197	177	40	211,2	4	**452**	5
Tschechoslowakei										
T 1	Breda 15 S	Anderle	143	160	90	40	177,8	0	**272**	19
T 2	Praga BH 111	Kalla	192	191	171	40	214,3	5	**428**	12
T 3	Praga BH 111	Mares	183	-	-	-	-	-	**183**	-
T 4	Praga BH 111	Kleps	196	130	0	25	-	-	**221**	-

*) Im Rahmen des Streckenflugs waren folgende Höchstpunktzahlen möglich für
Geschwindigkeit: 180,
Zuverlässigkeit: 40.

Erläuterung zum Fehlen der italienischen Teilnehmer im Gesamtergebnis:

Alle über den Reale Aero Club d'Italia gemeldeten Maschinen vom Typ Breda 33 waren, nachdem es im Wettbewerb zwei tödliche Unfälle gegeben hatte, am 23. August 1932 – mitten im Streckenflug – durch den italienischen Luftfahrtminister Balbo gesperrt und nach Italien zur sofortigen Untersuchung zurückbeordert worden.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Danksagung

Besonderer Dank gebührt 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, insbesondere auch mit Bildmaterial.

Quellen

Bücher und Broschüren

Aero-Club von Deutschland (Hrsg.): Offizielles Programm Internationaler Rundflug 1932, Berlin 1932.

Akaflieg Darmstadt (Hrsg.): Jahresbericht 1932.

Rolf Italiaander: Wolf Hirth erzählt, Seite 110 f., Berlin 1935.

Jürgen Thorwald (Hrsg.): Ernst Heinkel – Stürmisches Leben, Seite 227 f., Preetz 1963.

Zeitschriften

Flugsport Jg. 1931, Nr. 14, 25.
Jg. 1932, Nr. 9, 11, 16 bis 20.

Luftschau Jg. 1932, Nr. 8, 10, 16, 17, 20.

Luftwacht Jg. 1932, Nr. 2, 6, 8 und 9.

Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt, Jg. 1932, Nr. 1, 8, 10, 15, 17, 19.

Diverse deutsche Tageszeitungen aus August und September 1932.

L'Aviation 2012, S. 54-61 und S. 68-77: Le Circuit européen des avions de tourisme 1932 (Autor: Harm J. Hazewinkel)

Schriftstücke und andere nicht gedruckte Belege

Aero-Club von Deutschland:

- Ausschreibung für den Wanderpreis des Internationalen Rundfluges, Wettbewerb 1932
- Nennungen zum Internationalen Rundflug 1932, Rundschreiben 6.6.1932.

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).

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
DLH	Deutsche Luft Hansa 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
RWM	Reichswehrministerium, Berlin
WGL	Wissenschaftliche Gesellschaft für Luftfahrt e.V., Berlin

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik