



Eröffnung des Europarundflugs 1934 am Nachmittag des 28. August 1934 mit einer Parade der Teilnehmer auf dem Warschauer Flughafen Mokotow (Weitere Fotos dieser Zeremonie finden sich auf den Seiten 22/23). (Polska Lotnicza, Jg. 1937)

Vor bald 90 Jahren: INTERNATIONALER RUNDFLUG 1934

von Günter Frost (ADL)

11.2021 überarbeitete und erweiterte Fassung der Erstveröffentlichung
im Fachmagazin JET & PROP Nr. 1/2005 bis 2/2006

1929 hatten mehrere europäische Aero-Clubs unter dem Namen »Challenge International d'Avions de Tourisme« einen grenzüberschreitenden Flugwettbewerb ins Leben gerufen. Ziel dieser bedeutendsten europaweiten Sportflug-Konkurrenz zwischen den beiden Weltkriegen war es, die Entwicklung gebrauchsfähiger Touren- und Reiseflugzeuge für den privaten Bedarf anzuregen und zu fördern. Im deutschen Sprachraum wurde der Wettbewerb kurz „Europarundflug“ oder „Internationaler Rundflug“ genannt.

Das Kräfteressen bestand aus einer technischen Prüfung und einem Rundflug quer durch Europa, inzwischen über eine Streckenlänge von 9.500 km. Die Preisgelder stellten die veranstaltenden Aero-Clubs zur Verfügung. Außerdem winkte ein Wanderpokal, der »Coup Challenge International d'Avions de Tourisme«, der jeweils an den nächsten Gewinner weitergereicht wurde. Der siegreiche Aeroclub hatte auch die ehrenvolle Aufgabe, den Folgewettbewerb auszurichten. Erst ein dreimaliger Sieg reichte aus, um den Coup endgültig zu gewinnen.

In der Zeit vom 28. August bis 16. September 1934 fand der Europawettbewerb nun zum vierten Mal statt. Der nachfolgende Bericht beschäftigt sich mit der Organisation, den Teilnehmern und natürlich mit dem Verlauf des Europarundfluges 1934. Aus Platzgründen ist wieder in erster Linie auf das deutsche Team eingegangen worden.

Nach bald 90 Jahren gibt es natürlich keine lebenden Zeitzeugen mehr, die aktiv am Wettbewerb 1934 teilgenommen haben. Aber zum Glück existieren detaillierte Schilderungen von vier deutschen Piloten, die damals selbst dabei waren:

- Gerhard Hubrich und Theo Osterkamp haben in ihren Lebensbeschreibungen, die als Bücher erschienen sind, etliche Seiten dem 1934er Wettbewerb gewidmet (siehe Quellenangaben).
- Von Dr. Georg Pasewaldt liegt dem Autor ein ausführlicher Erlebnisbericht über den Europaflug 1934 vor, der einem persönlichen Schriftwechsel mit Dr. Pasewaldt über das Thema Europarundflüge entstammt.
- Hermann Dempewolf, in den dreißiger Jahren Leiter der Shell-Flughafenstation in Hamburg-Fuhlsbüttel, veröffentlichte in der damaligen Firmenzeitschrift „Shell-Post“ einen längeren Bericht über seine Teilnahme am Europaflug 1934, und zwar als Begleiter von Hans Seidemann. Dempewolf war selbst Pilot und hatte bereits den Europarundflug 1932 als Beobachter von Fritz Morzik in der Heinkel He 64 mitgemacht.

Auf diese Quellen wird in dem vorliegenden Bericht immer wieder zurückgegriffen.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	2
Die Organisation	3
Die Nennungen	5
Die Flugzeuge	6
Die Motoren	16
Die Piloten	18
Entwicklungsschwierigkeiten.....	20
Der Wettbewerb beginnt.....	23
Technische Prüfung.....	26
Der Streckenflug	36
7. September – von Warschau nach Paris	38
7. September – Zwischenstation Berlin-Tempelhof.....	43
8. September – von Frankreich nach Spanien	47
9. September – Nordafrika wird erreicht	49
10. September – Ruhetag in Algier	51
11. September – von Algier nach Tunis.....	53
12. September – über das Mittelmeer nach Rom	54
13. September – von Rom nach Prag.....	55
14. September – von Prag nach Warschau.....	57
Prüfung der Höchstgeschwindigkeit.....	60
Die Endwertung	61
Das Ende der Europarundflüge	64
Nachwort	65
A N H A N G	66
Tabelle 1: Gemeldete Teilnehmer per 14. Mai 1932 (3 Seiten)	67
Tabelle 2: Technische Daten der deutschen Wettbewerbsflugzeuge.....	70
Tabelle 3: Endgültige Teilnehmerliste per 28. August 1934 abends (2 Seiten).....	71
Tabelle 4 a: Gemessene Leistungen in den Technischen Prüfungen.....	73
Tabelle 4 b: Erreichte Punktzahlen in den Technischen Prüfungen	75
Tabelle 5: Gesamtergebnis	77
Danksagung.....	78
Quellen	78
Illustrationen.....	79
Verwendete Abkürzungen.....	79

Die Organisation

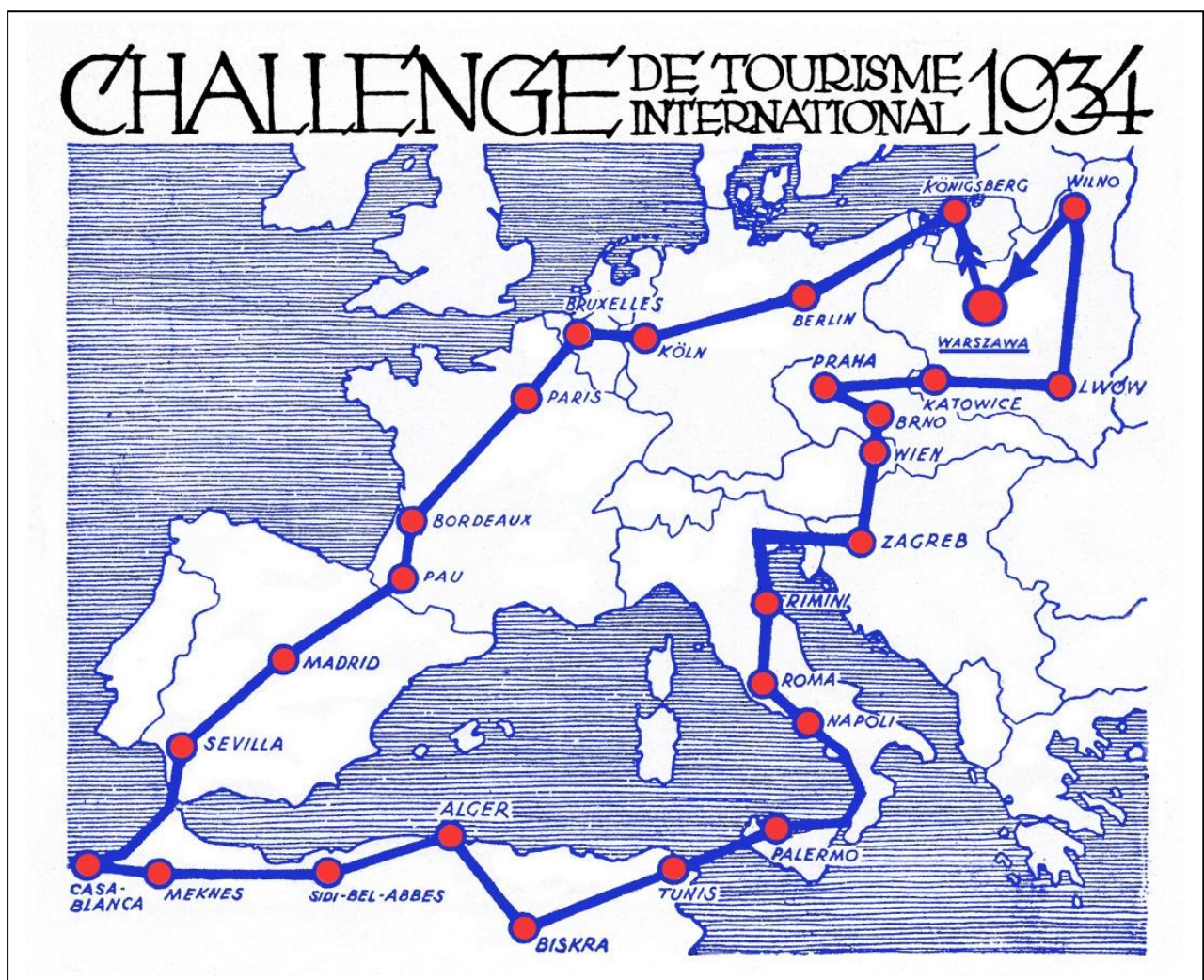
Mit dem Sieg des Polen Franciszek Żwirko im Europarundflug 1932 war dem „Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej“ die ehrenvolle Aufgabe zugefallen, den nächsten »Challenge International« zu veranstalten. Insgesamt beteiligten sich 5 Staaten an der Organisation des Wettbewerbs:

Deutschland
Frankreich
Italien
Polen
Tschechoslowakei.

Im Vergleich zum Rundflug 1932 fehlte die Schweiz. Und auch die Aero-Clubs von England und Spanien blieben erneut dem Wettbewerb fern; beide Länder hatten zuletzt 1930 teilgenommen. Der britische Unterstaatssekretär für Luftfahrt, Sir Philipp Sassoon, erklärte dazu im Unterhaus, daß der Royal Aero-Club mit Rücksicht auf die Kosten und aus technischen Gründen nicht am Wettbewerb teilnehme.

Die Ausschreibung für den »Challenge International 1934« entsprach im wesentlichen derjenigen des Jahres 1932. Man hatte nur dort Veränderungen vorgenommen, wo die technische Entwicklung oder die Erfahrungen aus den vorangegangenen Wettbewerben es erforderlich machten:

- Die Gesamtlänge des Streckenfluges war von 7.348 auf 9.527 km erhöht worden, um den erheblich gestiegenen Reisegeschwindigkeiten der Teilnehmerflugzeuge Rechnung zu tragen. Die vorgeschriebene Flugstrecke berührte die Länder Polen, Deutschland, Frankreich, Spanien, Italien, Jugoslawien, Österreich und Tschechoslowakei sowie erstmalig auch Nordafrika.
- Die Unterteilung in eine leichte und eine schwere Flugzeug-Kategorie entfiel. Damit trug man der Tatsache Rechnung, daß 1932 nur noch eine Maschine in der leichteren FAI-Klasse (bis 280 kg Leergewicht) teilgenommen hatte. Das erlaubte maximale Leergewicht war für den Rundflug 1934 von 480 auf 560 kg heraufgesetzt worden.

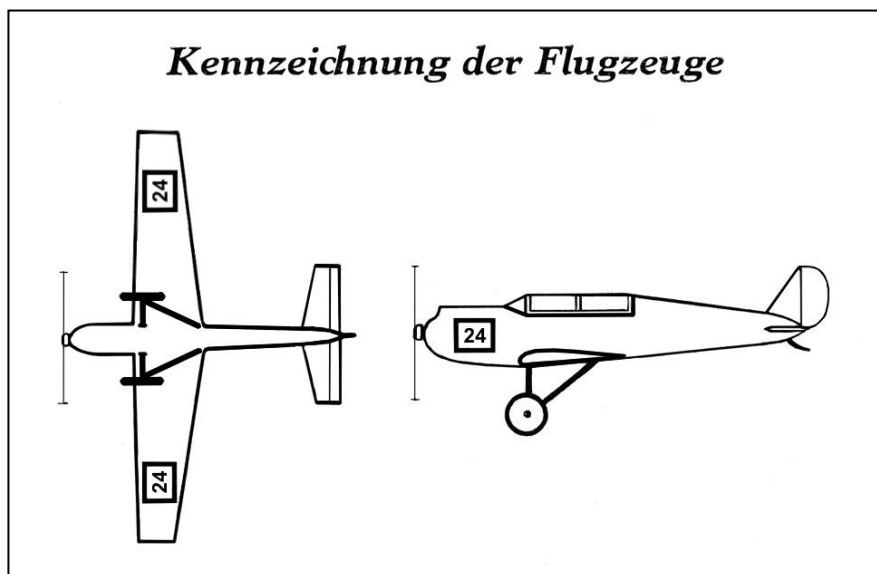


Der Streckenverlauf des „Challenge International d'Avions de Tourisme“ (Europarundflug) 1934 umfaßte insgesamt 9.527 km. Start- und Zielort war Warschau.

Auch beim Kennzeichnen der Wettbewerbsflugzeuge gab es eine Änderung: Statt der in den früheren Europaflügen verwendeten Buchstaben/Zahlen-Kombination bestand 1934 die Startnummer nur aus einer zweistelligen Ziffer. Die von der Wettbewerbsleitung vorgegebene Durchnummerierung begann mit der Zahl 11. Ziffernkombinationen mit einer Null wurden nicht verwendet, d.h. es gab keine Startnummer 10, 20, 30 usw. Außerdem wurde für jedes Land mit einem neuen Zehner-Block begonnen.

Insgesamt gab es wieder 20 Geldpreise zu gewinnen. Bis auf die Siegpriämie hatte man allerdings die Preisgelder angesichts der schlechten Wirtschaftslage etwas gekürzt:

1. Preis	100.000 Francs	(16.700 RM)
2. Preis	40.000 Francs	(6.700 RM)
3. Preis	20.000 Francs	(3.300 RM)
4. Preis	10.000 Francs	(1.660 RM)
5. - 20. Preis	je 6.000 Francs	(1.500 RM).



Beim Europarundflug 1934 war die aus zwei schwarzen Ziffern bestehende Startnummer am Rumpfbügel und unter den Außenflügeln der teilnehmenden Flugzeuge angebracht, und zwar in einem weißen Feld mit schwarzer Umrandung. Weitere Wettbewerbskennzeichnungen gab es nicht.



Titelbild und Beschriftung des offiziellen Programms für den Europarundflug 1934, herausgegeben vom Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej.

INTERNATIONALER RUNDFLUG
28 VIII - 16 IX 1934
AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
OFFIZIELLES PROGRAMM

Die Nennungen

Bis zum Ablauf der Nachnennungsfrist am 15. Juni 1934 lagen insgesamt 48 Bewerbungen vor. Die Einzelheiten sind der Tabelle 1 (Teilnehmerliste mit dem Stand bei Nachnennungsschluß) zu entnehmen – siehe Anhang.

Eine Unterteilung nach Ländern zeigte folgendes Bild:

Deutschland	15 Nennungen
Frankreich	9 "
Italien	7 "
Polen	13 "
Tschechoslowakei	4 "

Unter den von Polen gemeldeten Bewerbern befanden sich zwei Ausländer, nämlich der Brite Walter MacPherson und der Österreicher Erich Meindl. Dieses „Fremdgehen“ hing damit zusammen, daß nur diejenigen Aero-Clubs Meldungen an die internationale Wettbewerbsleitung abgeben durften, die auch an der Organisation beteiligt waren.

Verglichen mit den 67 Nennungen des Jahres 1932 war die Bewerberzahl 1934 merklich kleiner. Und sie sollte bis zum Beginn des Wettbewerbs am 28. August noch weiter schrumpfen !

So fehlten beim deutschen Team in der endgültigen Aufstellung zwei Maschinen, nämlich die beiden Me 108 mit den Wettbewerbs-Nummern 11 und 13. Die Nr. 13 ging kurz vor Beginn des Wettbewerbs durch Absturz verloren (siehe Abschnitt „Entwicklungsschwierigkeiten“). Bei der Nr. 11 ließen sich bisher keine Hinweise finden, warum sie nicht in Warschau antrat. Möglicherweise handelte es sich um diejenige Maschine, mit der Gerhard Hubrich wenige Tage vor Wettbewerbsbeginn in Augsburg eine Bauchlandung hinlegte, weil sich das Fahrgestell nicht auskurbeln ließ (siehe Abschnitt „Entwicklungsschwierigkeiten“).

So fehlten beim deutschen Team in der endgültigen Aufstellung zwei Maschinen, nämlich die beiden Me 108 mit den Wettbewerbs-Nummern 11 und 13. Die Nr. 13 ging kurz vor Beginn des Wettbewerbs durch Absturz verloren (siehe Abschnitt „Entwicklungsschwierigkeiten“). Bei der Nr. 11 ließen sich bisher keine Hinweise finden, warum sie nicht in Warschau antrat. Möglicherweise handelte es sich um diejenige Maschine, mit der Gerhard Hubrich wenige Tage vor Wettbewerbsbeginn in Augsburg eine Bauchlandung hinlegte, weil sich das Fahrgestell nicht auskurbeln ließ (siehe Abschnitt „Entwicklungsschwierigkeiten“).



Die Messerschmitt Me 108, D-ILIT, Startnummer 11, sollte unter Fritz Morzik am Wettbewerb teilnehmen, erschien aber in Warschau nicht am Start. Morzik flog statt dessen eine Klemm KL 36. (Slg. Szigeti/DEHLA)

Die Flugzeuge

Bereits im Herbst 1932 war in einer Budget-Aufstellung des RVM für das Jahr 1933/34, die sich mit dringend erforderlichen Aufgaben auf dem Gebiet der Flugzeug- und Flugmotorenentwicklung beschäftigte, eine Position enthalten, die den Titel trug „Technische Fortentwicklung der Flugzeuge aus dem Europarundflug 1932 für den gleichen Wettbewerb 1934“. Allerdings sah dieser Budgetansatz nur einen bescheidenen Betrag von 50.000 RM vor.

Nach der nationalsozialistischen Machtergreifung und der Errichtung des RLM änderten sich die Verhältnisse grundlegend: Es standen alsbald bedeutend größere Summen zur Verfügung, zugleich wurde aber die Entwicklung unter staatliche Regie gestellt und direkter Einfluß auf die Herstellerwerke genommen. So ist es zu erklären, daß am Europarundflug 1934 nur drei deutsche Flugzeugtypen teilnahmen, während beim Wettbewerb 1932 immerhin noch sieben deutsche Muster in den Meldelisten auftauchten.

Bei den drei Typen handelte es sich um die Fieseler Fi 97, die Klemm KL 36 und die von Messerschmitt stammende BFW Me 108 – alle im Auftrag des RLM speziell für den Europarundflug 1934 entwickelt. Sie wiesen die gleiche Grundkonzeption auf, nämlich freitragender Tiefdecker mit geschlossener Kabine für 4 Personen. Und sie waren so ausgelegt, daß die speziell für den Europaflug 1934 entwickelten Triebwerke Argus As 17 A (Sechszylinder-Reihenmotor) und Hirth HM 8 U (Achtzylinder-V-Motor) alternativ eingebaut werden konnten.

An dieser Stelle soll eine Erläuterung zur Typenbezeichnung der deutschen Europarundflug-Maschinen eingeschoben werden, um möglichen Protestbriefen von Spezialisten des RLM-Typenbezeichnungssystems vorzubeugen:

Alle für den Wettbewerb gebauten Messerschmitt-Maschinen (später im nachhinein als „A-Serie“ bezeichnet) wurden im Juli/August 1934 als BFW Me 108 in die deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragen. Auch in den damaligen deutschen Fachzeitschriften, die über den Europarundflug 1934 berichteten, war ausschließlich von „BFW 108“ oder „BFW Me 108“ die Rede. Die Bezeichnung Bf 108 erhielt das Flugzeug erst später, nämlich ab der B-Serie. Deshalb wird in diesem Bericht durchgängig die Benennung Me 108 verwendet.

Auch bei den Klemm-Maschinen griff noch nicht die spätere RLM-Systematik: Alle für den Europarundflug bestimmten Klemm 36 erschienen im Juli/August 1934 als „KL 36“ in der deutschen Luftfahrzeugrolle. Die offizielle Schreibweise „KL“, also mit kleinem „l“, wurde erst danach eingeführt. Somit wird in diesem Bericht nur die Bezeichnung KL 36 benutzt.

Fieseler Flugzeugbau GmbH

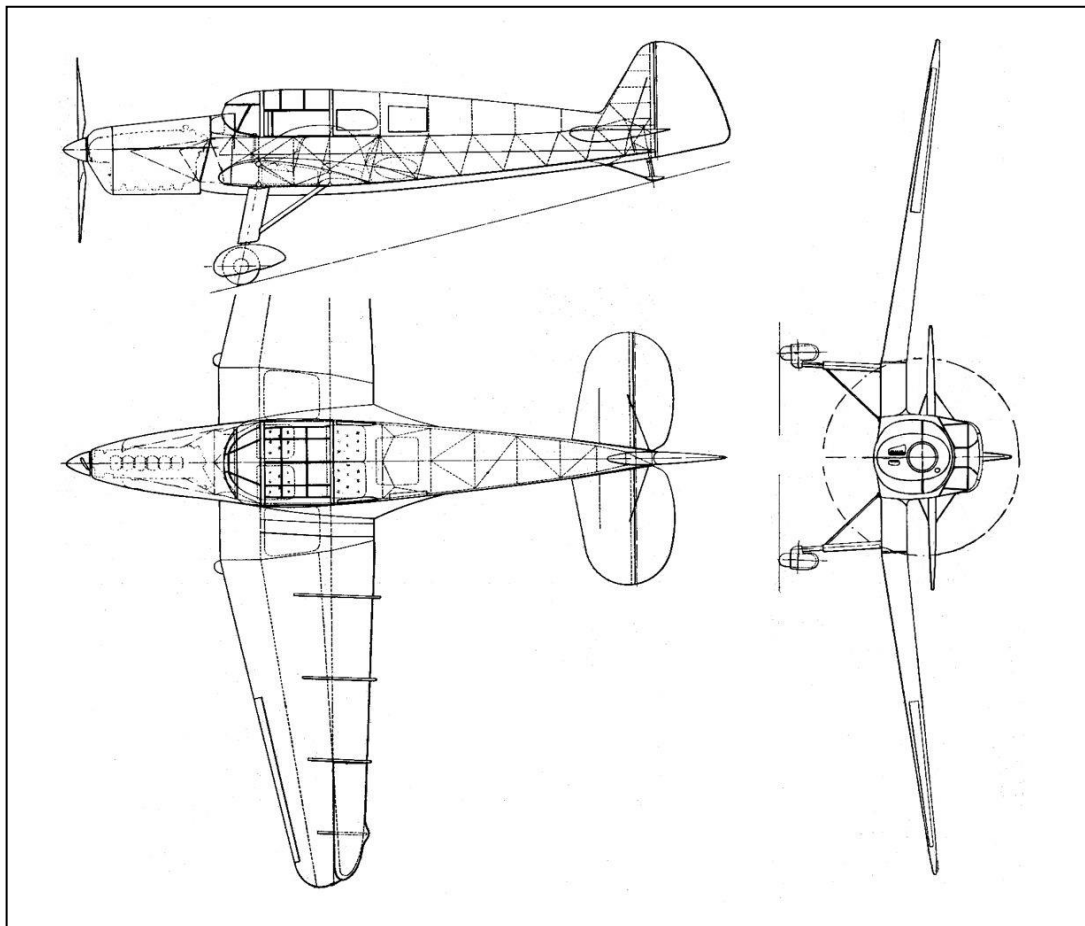
Das bei Fieseler in Kassel entwickelte Flugzeugmuster Fi 97 hatte einen Flügel von stark gefeilter, trapezförmiger Form ähnlich dem Muster Fieseler F 5. Das Tragwerk war dreiteilig ausgeführt, hatte ein mit dem Rumpf verschraubtes Mittelteil aus Stahlrohren, während die Außenteile komplett aus Holz bestanden. Sie wiesen einholmigen Aufbau mit Hilfsholm auf. Auch für die Beplankung wurde Holz verwendet. Wie in der Ausschreibung gefordert, konnten die Außenteile des Tragwerks nach Lösen von senkrecht stehenden Steckbolzen um zwei Achsen gedreht und an den Rumpf angeklappt werden. Als Hochauftriebshilfen standen an den Tragflächenvorderkanten automatisch wirkende Vorflügel Bauart Handley-Page-Lachmann zur Verfügung, die über gut die Hälfte der gesamten Spannweite reichten. Außerdem waren entlang der gesamten Tragwerkhinterkante durchgehende Landeklappen nach dem Fowler-Prinzip vorhanden (bei Fieseler als „Rollflügel“ bezeichnet), die im ausgefahrenen Zustand einen Düsenspalt zwischen Normalflügel und Klappe freigaben. Wegen dieser Landeklappen-Auslegung wurde statt der üblichen Querruder eine besondere Quersteuerung ähnlich einer Spreizklappe verwendet. Diese Querruderklappen konnten lediglich nach oben ausgeschlagen werden und zwar nur auf derjenigen Seite, auf welcher der Flügel gesenkt werden sollte.

Neben dem „Rollflügel“ hatte Fieseler ursprünglich noch mit durchgehenden Landeklappen anderer Art experimentiert, sich dann aber letzten Endes für die Fowler-Lösung entschieden. Zum Wettbewerb traten jedenfalls alle Fi 97 mit dem „Rollflügel“ an.

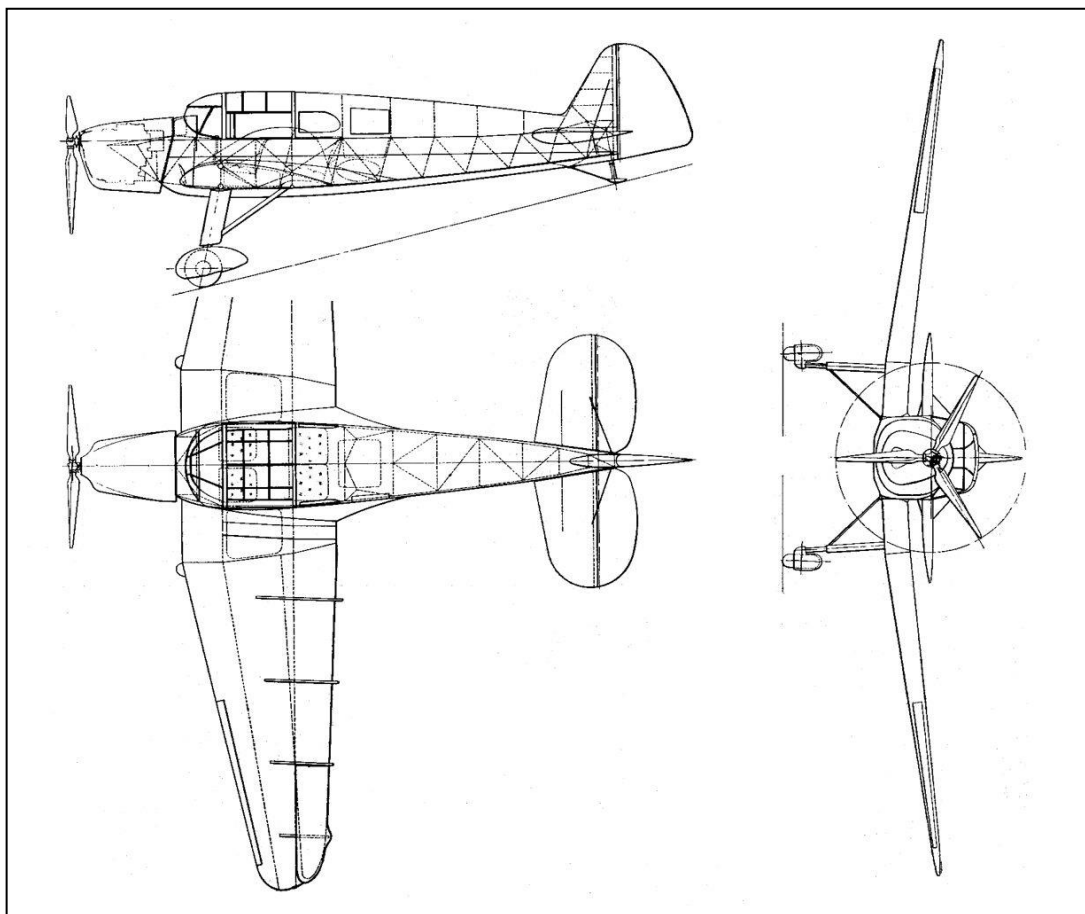
Der Rumpf bestand aus einem verschweißten Stahlrohrgerüst und war mit Stoff bespannt. Die Kabine war recht geräumig ausgelegt, das rundum verglaste Kabinendach konnte weit nach rückwärts verschoben werden und gewährleistete einen bequemen Zugang zu allen vier Plätzen. Eine bei Bedarf auskuppelbare Doppelsteuerung war vorhanden.

Für das Leitwerk kamen unterschiedliche Materialien zum Einsatz: Die im Fluge verstellbare Höhenflosse war komplett aus Holz aufgebaut, während das Höhenruder aus einem Leichtmetallgerippe mit Stoffbespannung bestand, ebenso das Seitenruder. Die Seitenflosse dagegen war als integraler Bestandteil des Rumpfgerüsts wie dieser aus Stahlrohr und mit Stoff bespannt.

Das Hauptfahrwerk hatte pneumatische Federbeine mit Ölstoßdämpfern, war am Mittelflügelstück angelenkt und mit zusätzlichen Streben zum Rumpf abgefangen. Die Räder besaßen mechanische Innenbacken-Bremsen und waren tropfenförmig verkleidet. Während des Wettbewerbs flogen drei der fünf Fi 97 aus Gewichtsgründen ohne die Radverkleidungen. Unter dem Rumpfheck befand sich ein drehbarer Sporn.



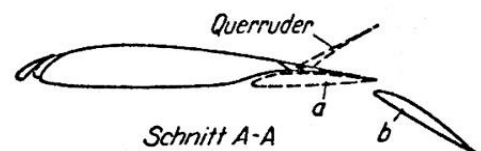
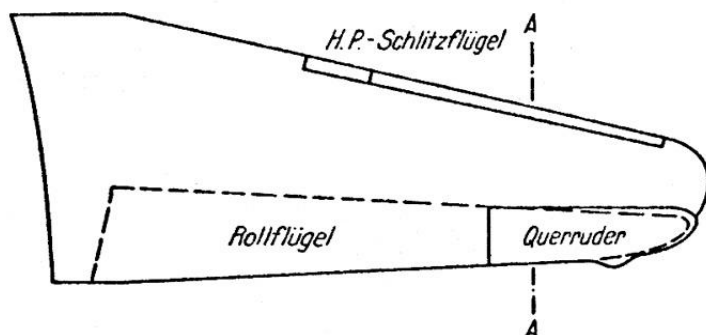
Fieseler Fi 97 mit Sechszylinder-Reihenmotor Argus As 17



Fieseler Fi 97 mit Achtzylinder-V-Motor Hirth HM 8U



(oben): Fi 97 mit Hirth HM 8U Achtzylinder-V-Motor (Zulassung D-IDA H, Startnummer 22) (Archiv NAC)
(unten): Fi 97 mit Argus As 17 A Sechszylinder-Reihenmotor (Zulassung D-IBYR, Startnummer 18)



Stellung a: eingefahren
b: ausgefahren

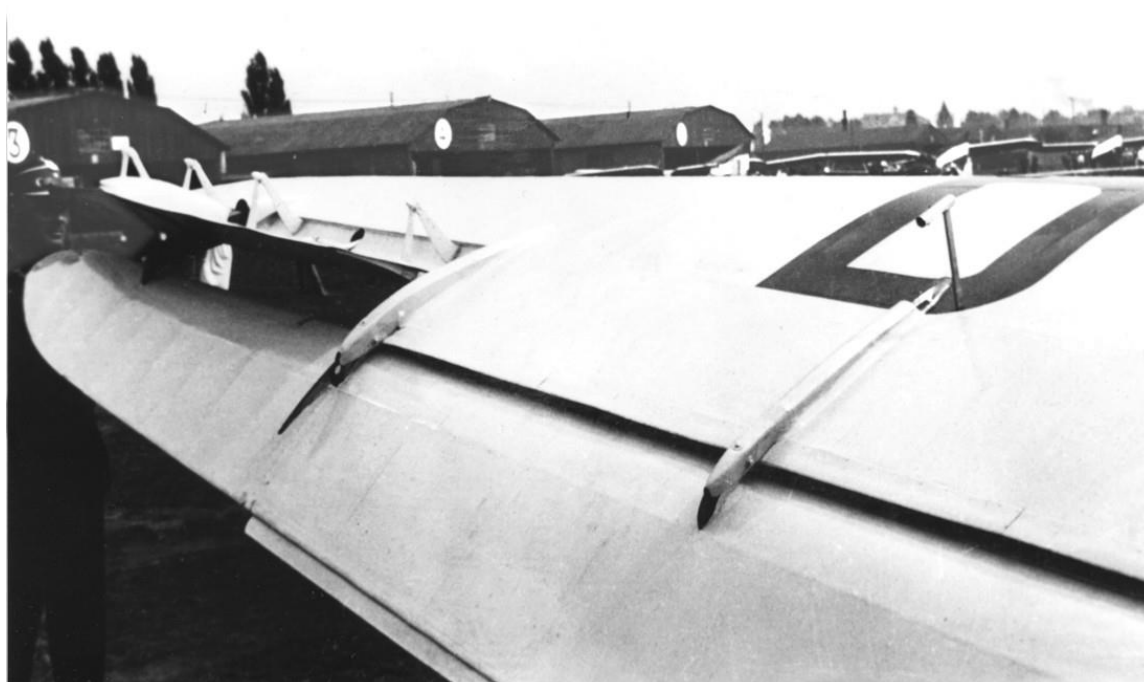
Tragwerkanordnung Fieseler Fi 97

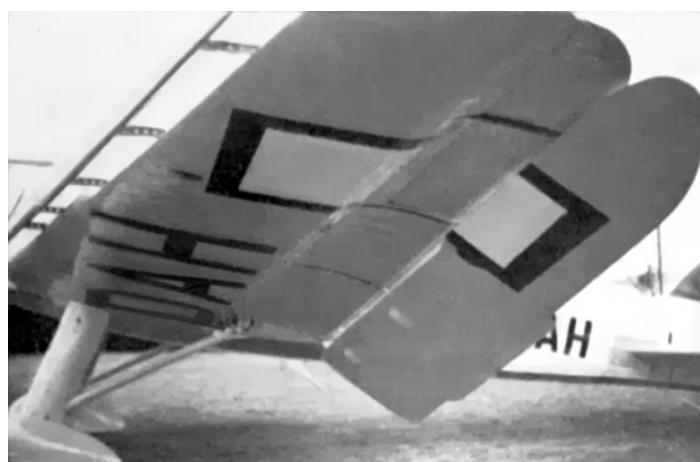
Schematische Darstellung des Funktionsprinzips der Hochauftriebshilfen am Tragwerk der Fi 97. Bei der von Fieseler als „Rollflügel“ bezeichneten Systemkomponente handelte es sich um durchgehende Landeklappen nach dem Fowler-Prinzip entlang der gesamten Flügelhinterkante, die im ausgefahrenen Zustand einen Düsenpalt zwischen Normalflügel und Klappe freigaben. Hinzu kamen ausfahrbare Vorflügel („Schlitzflügel“) nach dem Prinzip Handley-Page-Lachmann entlang der halben Flügelvorderkante. Die Querruder ließen sich nur nach oben ausschlagen, und zwar lediglich auf der Seite, auf welcher der Flügel gesenkt werden sollte.



(oben): Die Fowlerklappen an der Flügelhinterkante der Fi 97 im eingezogenen und ausgefahrenen Zustand.

(unten): Das Querruder war als Klappe ausgelegt und ließ sich nur nach oben ausschlagen, und zwar auf der Seite, auf welcher der Flügel gesenkt werden sollte.





(oben): Der Fi 97-Flügel ließ sich seitlich vom Fahrgestell schnell lösen, um 90° drehen und an den Rumpf anlegen.

(rechts): Zwei Bilder von den Fowlerklappen an den Flügelhinterkanten der Fi 97 im eingezogenen und ausgefahrenen Zustand. Es läßt sich gut erkennen, wie sehr die Flügelfläche dabei vergrößert wurde. Im unteren Foto sind außerdem die ausgefahrenen Vorflügel gut zu erkennen.

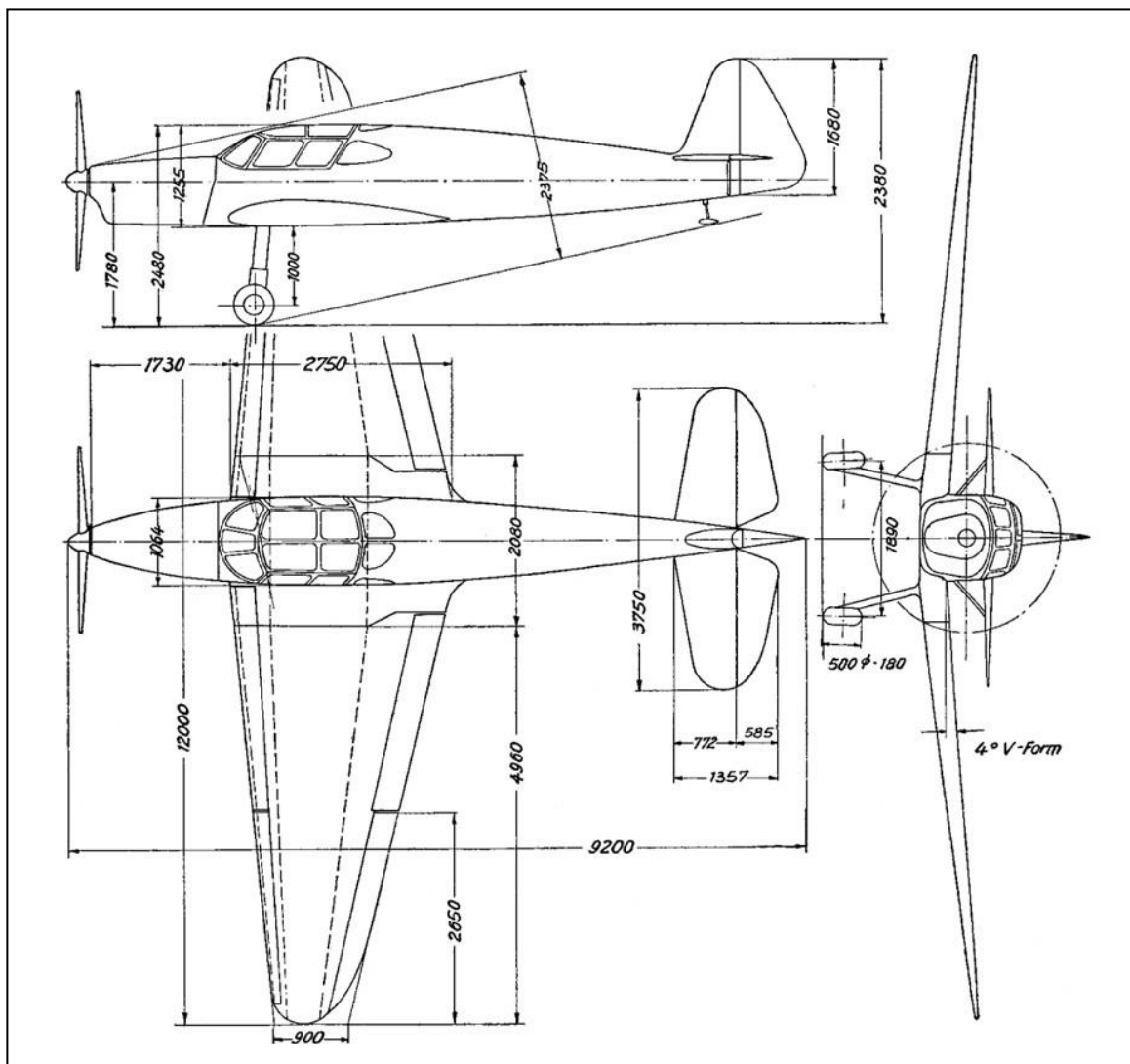
Leichtflugzeugbau Klemm GmbH

Speziell für den Europarundflug 1934 entstand bei Klemm das Baumuster KL 36. Die Maschine besaß trapezförmige Flügel, die in der Klemm-üblichen zweiholmigen Holzbauweise mit Sperrholzbeplankung ausgeführt waren und leicht zum Rumpf hin beigeclappt werden konnten. An der Tragflächenvorderkante verliefen entlang der gesamten Spannweite automatisch wirkende, zweigeteilte Vorflügel (Bauart Handley-Page-Lachmann). Ihre äußeren Teile waren so mit den Querrudern gekuppelt, daß beim automatischen Öffnen der Schlitze die Ruderflächen in eine neue Nullstellung gebracht wurden. In ähnlicher Weise wirkten die inneren Vorflügel-Abschnitte bei ihrem Öffnen dergestalt, daß die Landeklappen entsprechend nach abwärts ausfahren. Sowohl Querruder als auch Landeklappen waren so angelenkt, daß bei Ausschlag abwärts an der Anlenkkante ein Düsenspalt entstand.

Der Rumpf bestand aus einem verschweißten Stahlrohrgerüst mit Stoffbespannung. Der Kabinenraum war durch Aufklappen der linken Seitenwand und des Glasdaches zugänglich; im Notfall ließ sich der gesamte Kabinenaufsatz abwerfen. Vor den beiden Vordersitzen befand sich eine ausschaltbare Doppelsteuerung.

Die Höhenflosse ließ sich zur Entlastung der Steuerung während des Fluges verstellen.

Das Hauptfahrwerk war bei der Mehrzahl der teilnehmenden KL 36 mit Federbeinen am Mittelflügelstück angelenkt und mit zusätzlichen EC-Luft-Öl-Stoßaufnehmerstreben sowie Verspannung zum Rumpf abgefangen. Eine KL 36 (Wettbewerbs-Nr. 25) besaß dagegen freitragende VDM-Federbeine, ausgerüstet mit Faudi-Luftfederung. Bei allen Maschinen waren die Räder mit Druckluft-Innenbackenbremsen versehen. Am Rumpfheck befand sich ein drehbarer Sporn.



Klemm KL 36 mit Sechszylinder-Reihenmotor Argus As 17A



Klemm KL 36 mit Argus As 17 A, Zulassung D-IJIP und Startnummer 23.

(Slg. Ott/ADL)

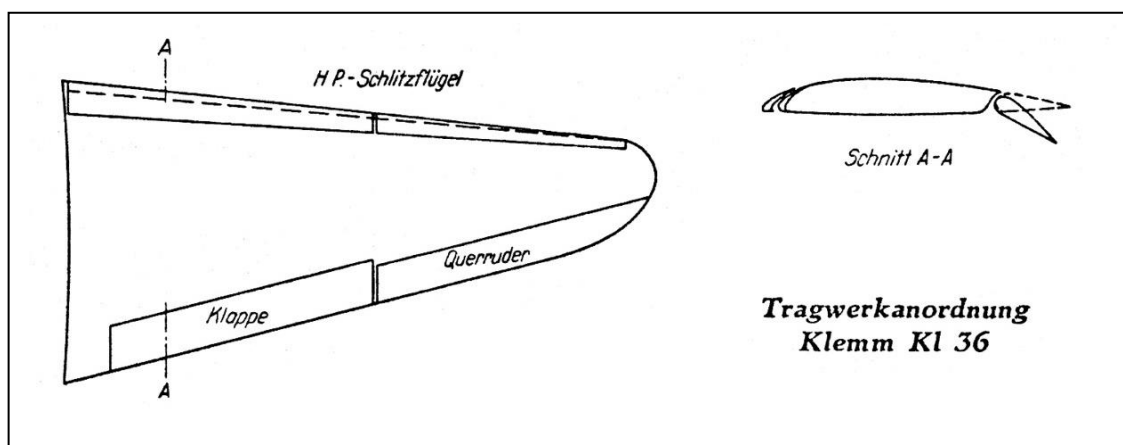


Aussehen der Klemm KL 36 mit Hirth HM 8U Achtzylinder-V-Motor. Die abgebildete Startnummer 26 (Zulassung D-IBAV) wurde im Wettbewerb von dem vor der Maschine stehenden Fritz Morzik geflogen. (Knoblich, Slg. Klemm)



(oben): Klemm KL 36 in der Seitenansicht mit ausgefahrenen Vorflügeln und voll ausgeschlagenen Landeklappen. Dabei wurden die im Außenflügelbereich befindlichen Querruder automatisch um 15° nach unten gesenkt.

(unten): Funktionsprinzip der Hochauftriebshilfen am Tragwerk der KL 36. Es handelte es sich um Landeklappen entlang der Hinterkante des Innenflügels, die im ausgeschlagenen Zustand einen Düsenpalt zwischen Flügel und Klappe freigaben. Hinzu kamen automatisch ausfahrbare Vorflügel („Schlitzflügel“) nach dem Prinzip Handley-Page-Lachmann entlang der ganzen Flügelvorderkante, die mit Klappen und Querruder gekuppelt waren.



Bayerische Flugzeugwerke AG

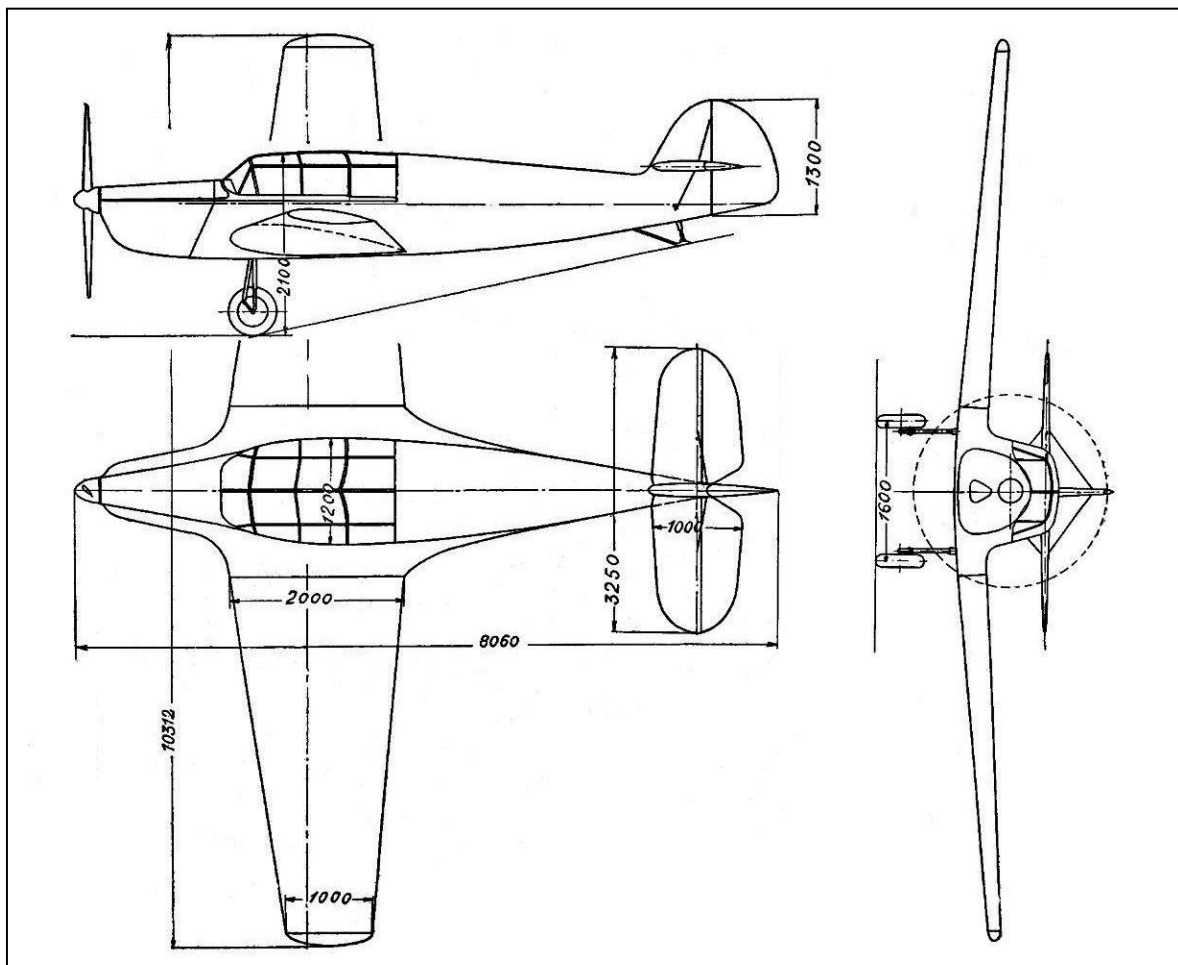
Messerschmitt hatte für den Europarundflug 1934 das Muster BFW Me 108 entwickelt (interne Projektbezeichnung M 37). Anders als die Konkurrenztypen Fi 97 und KL 36 war die Zelle der Me 108 in Ganzmetallbauweise (Duralumin) ausgeführt.

Die trapezförmigen Flügel waren einholmig aufgebaut und mit Duralumin-Blechen beplankt. Nach Betätigen der Steckbolzen-Ziehvorrichtung konnten die Flächen problemlos per Hebel von außen gedreht und an den Rumpf geklappt werden. Steuerungsteile brauchte man dafür nicht zu lösen. Wie bei der KL 36 verliefen an der Flügelnase entlang der gesamten Spannweite geteilte Vorflügel (Bauart Handley-Page-Lachmann). Die äußeren Teile wirkten zum Zweck der Erhaltung ausreichender Rolldämpfung bei allen Flugzuständen automatisch, dagegen waren die inneren Vorflügelhälften mit den Landeklappen gekuppelt. Die Landeklappen reichten fast über die gesamte Spannweite und funktionierten nach dem Fowler-Prinzip; bei zunehmendem Ausschlag entstand zwischen Flügel und Landeklappen ein Düsenpalt. Die Querruder waren äußerst klein, sie nahmen gerade je 30 cm Länge auf jeder Flügelhälfte in Anspruch. Ursprünglich hatte die Me 108 für die Quersteuerung nur Spoilerklappen auf der Tragflächenoberseite im Bereich der Außenflügel besessen. Nachdem diese Spoiler aber die Ursache für einen tödlichen Unfall während der Flugerprobung gewesen waren, hatte man sie in aller Eile stillgelegt und stattdessen an den Flügelenden behelfsmäßig die schon erwähnten Querruderflächen angebracht. Die späteren Serienflugzeuge, ab Musterbezeichnung Bf 108 B, hatten keine Spoiler mehr, sondern nur noch normale Querruder.

Der Rumpf war in Schalenbauweise ausgeführt, wies Querspanten sowie innen aufgenietete Längsprofile auf und war komplett aus Duralumin hergestellt. Nur der Oberteil der Kabine mit den Einstiegstüren bestand aus einem Stahlrohrgerüst; die Türen konnten im Notfall schnell gelöst und abgeworfen werden.

Das Leitwerk bestand ebenfalls durchgängig aus Duralumin, die Höhenflosse war im Flug verstellbar.

Im Gegensatz zur Fi 97 und KL 36 besaß die Me 108 ein einziehbares Hauptfahrwerk. Die beiden freitragenden, ölgedämpften Federbeine mitsamt den Rädern konnten über einen einfachen Schneckentrieb per Handkurbel nach außen in die Flügelunterseiten geklappt werden. Die Räder waren mit Druckluft-Radbremsen ausgerüstet. Da die Piloten 1934 mit Einziehfahrwerken noch nicht vertraut waren, hatte man zur Vermeidung von Landeunfällen die Maschine mit akustischen und optischen Warnzeichen ausgerüstet, die bei Leerlaufstellung der Gasdrossel ausgelöst wurden und so den Flugzeugführer an das Ausfahren des Fahrgestells vor der Landung erinnern sollten! Unter dem Rumpfheck war ein allseits schwenkbarer Sporn angebracht.



BFW-Messerschmitt Me 108 mit Achtzylinder-V-Motor Hirth HM 8U. Die nachträglich angebauten kleinen Querruder an den Außenflügeln (s. Text auf dieser Seite) fehlen auf der Übersichtszeichnung noch.

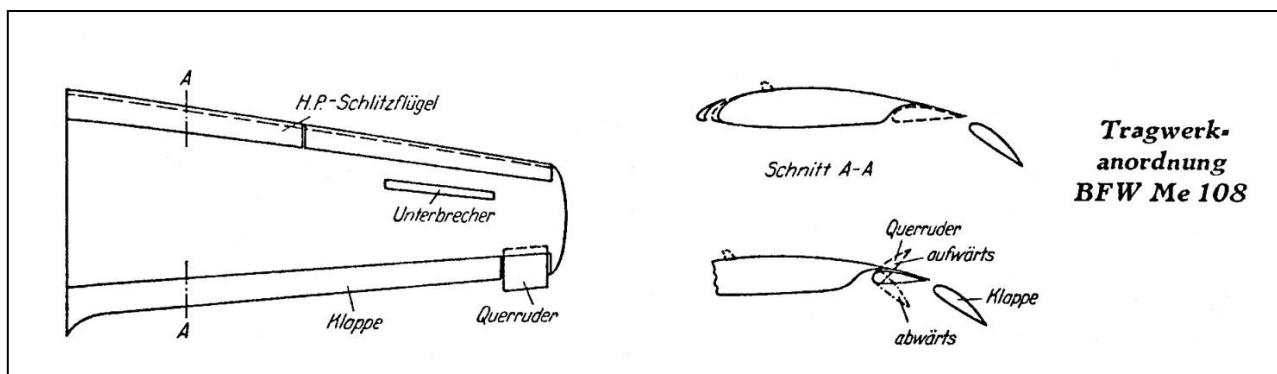


(oben): BFW Me 108 mit Achtzylinder-V-Motor Hirth HM 8U und Dreiblatt-Verstellpropeller. Die Startnummer 14, Kennzeichen D-IMUT, flog Theo Osterkamp im Wettbewerb. (Slg. Szigeti/DEHLA)

(unten): Aussehen der Me 108 mit 6-Zylinder-Reihenmotor Argus As 17 A und Zweiblatt-Verstellpropeller. Die Startnummer 15 trug das Kennzeichen D-IGAK und wurde von Carl Francke gesteuert. (Slg. Szigeti/DEHLA)

(ganz unten): Rückansicht der Me 108 D-ILIT. (Slg. Szigeti/DEHLA)





Funktionsprinzip der Hochauftriebshilfen am Tragwerk der Me 108:

Die durchgehenden Landeklappen nach dem Fowler-Prinzip erstreckten sich fast über die ganze Flügelhinterkante, im ausgefahrenen Zustand entstand ein Düsenpalt zwischen Flügel und Klappe. Am äußersten Ende der Flügelhinterkante saß ein nachträglich angebautes, auffallend kleines Querruder. Die hier eingezeichnete Spoilerklappe auf der Flügeloberseite („Unterbrecher“) sollte ursprünglich allein zur Quersteuerung dienen, dann nur zur Unterstützung der zusätzlichen Querruder, und war schließlich nach einem tödlichen Flugunfall komplett stillgelegt worden.

Entlang der gesamten Flügelvorderkante befand sich ein ausfahrbarer Vorflügel („Schlitzflügel“) nach dem Prinzip Handley-Page-Lachmann. Er war zweigeteilt, wobei der äußere Vorflügelabschnitt automatisch ausfuhr, während der innere mit der Landeklappe gekuppelt war.

Zusammenfassende Beurteilung

Alle drei deutschen Muster folgten der gleichen Grundkonzeption als freitragender Tiefdecker und ähnelten sich auch im äußeren Erscheinungsbild. Diese Übereinstimmung lag sicher nicht nur an der bestimmenden Rolle, die das RLM seit Mitte 1933 innehatte, sondern auch daran, daß man in Deutschland aus den Fehlern des Wettbewerbs 1932 gelernt hatte. Dieses Mal hatten offensichtlich alle beteiligten Konstrukteure die Ausschreibungsbestimmungen sehr genau analysiert und sich bemüht, alle dort enthaltenen Anforderungen bestmöglich zu erfüllen.

So besaßen die deutschen Maschinen des Jahrgangs 1934 eine vernünftige, auch bei längeren Flugreisen bequeme Kabine für insgesamt 4 Personen, in der Sitzanordnung 2 + 2. Diese übereinstimmende Auslegung erklärt sich aus den Ausschreibungsbedingungen, die für nebeneinander angeordnete Sitze sowie für einen dritten und vierten Sitz besondere Punkte vorsahen.

Daß Fieseler, Klemm und Messerschmitt die Tiefdeckerauslegung gewählt hatten, hing nicht mit der Ausschreibung zusammen, sondern entstammt der damals in Deutschland vorherrschenden Sicherheitsphilosophie, daß das Tiefdeckerkonzept im Falle einer Notlandung den Insassen den bestmöglichen Schutz bieten würde.

Alle drei Muster verwendeten im Prinzip ähnliche Hochauftriebshilfen, nämlich Vorflügel an der Tragflächenvorderkante und Landeklappen mit Düsenpalt-Effekt, zum Teil nach dem Fowler-Prinzip arbeitend. Damit ließen sich die Start- und Landestrecken extrem verkürzen und eine angenehm niedrige Landegeschwindigkeit erreichen. Diese Eigenschaften waren in der technischen Prüfung von Bedeutung.

Ein einziehbares Fahrgestell wurde in der Ausschreibung nicht gesondert honoriert. Deshalb waren Fieseler und Klemm beim starren Fahrwerk geblieben. Messerschmitt dagegen verwendete erstmals ein einziehbares Hauptfahrgerstell. Der Einziehmechanismus kostete zwar Gewicht, dafür brachte die aerodynamisch „sauberere“ Zelle aber Vorteile in der Flugeschwindigkeit, im Brennstoffverbrauch usw.



Blick in das Cockpit der Fieseler Fi 97, Zulassung D-IDA, Startnummer 22. Im Wettbewerb wurde die Maschine von Dr. Georg Pasewaldt geflogen.

Die Motoren

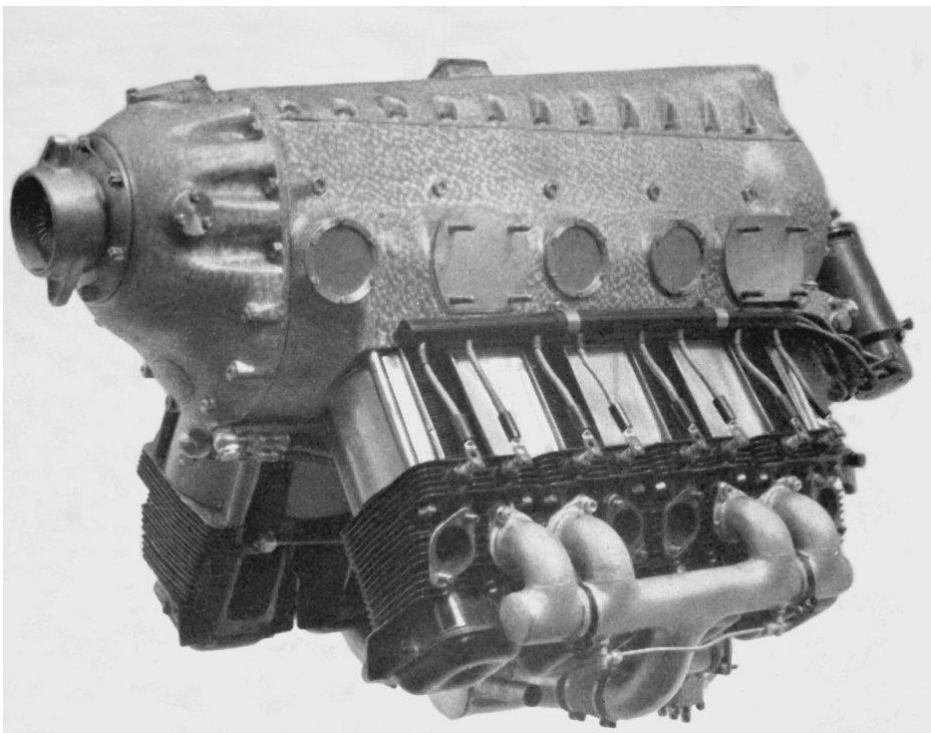
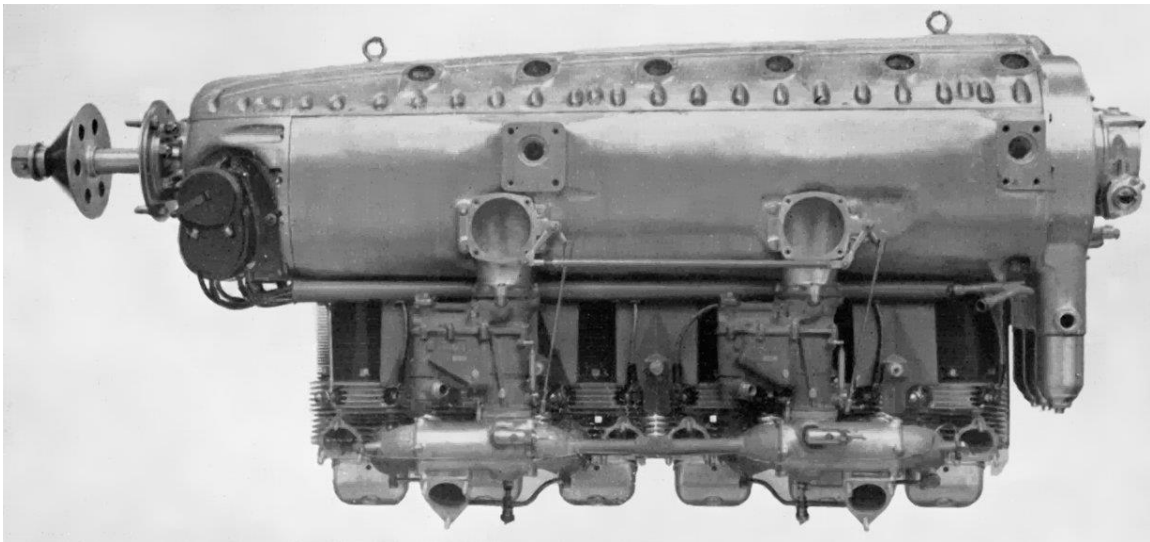
Hatte beim ersten Europarundflug 1929 noch eindeutig der Sternmotor dominiert, war 1930 bereits die Hälfte der deutschen Maschinen mit luftgeköhlten Reihenmotoren ausgerüstet. 1932 fristeten die Sternmotoren nur noch ein Nischen-Dasein.

1934 kamen, auch auf Grund der zentralen Steuerung aller Luftfahrt-Aktivitäten durch das RLM, in den deutschen Wettbewerbsflugzeugen ausschließlich luftgeköhlte Reihenmotoren zum Einbau. Zwei Motortypen hatte man speziell für den Europarundflug entwickelt:

Argus As 17 A	6 Zylinder in Reihe	200/225 PS (147/165 kW)
Hirth HM 8 U	8 Zylinder in V-Form	225/250 PS (165/184 kW)

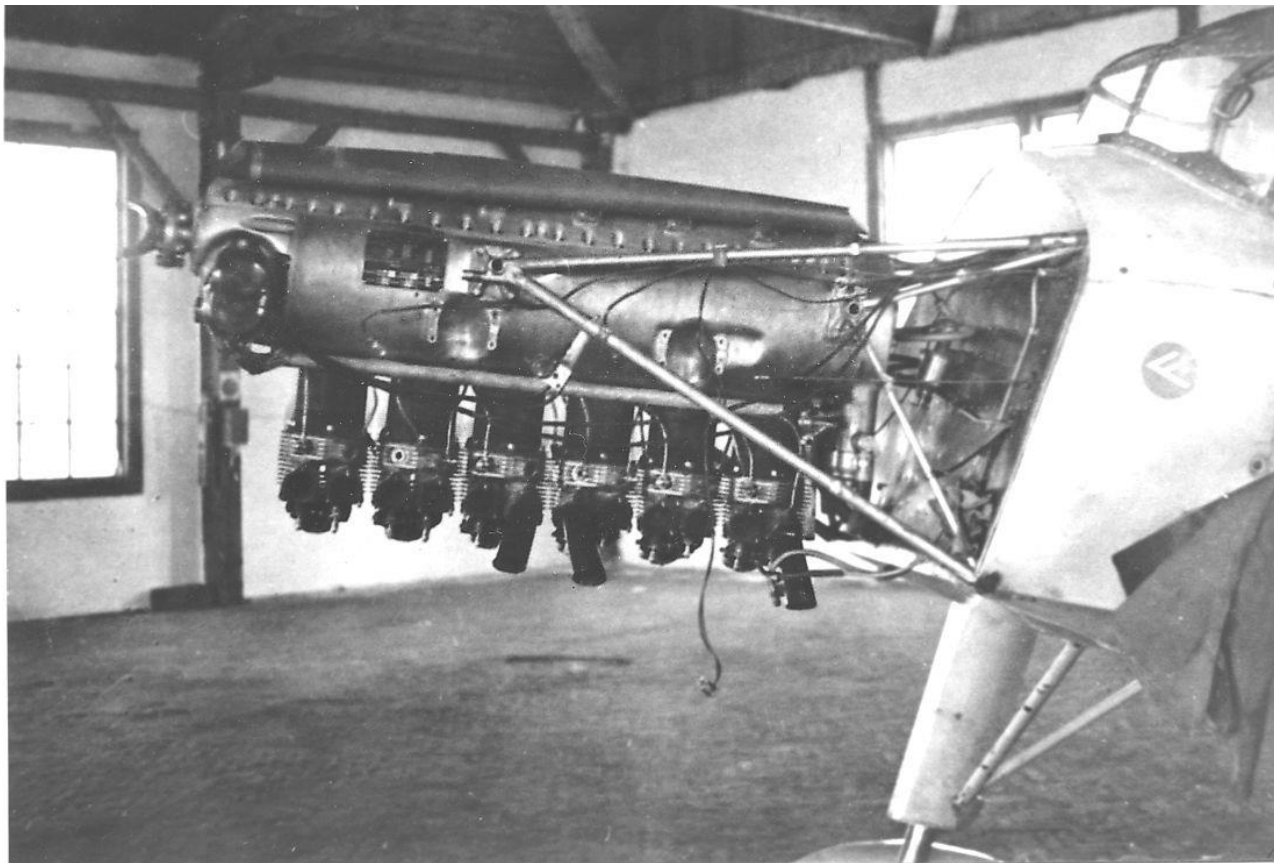
Der Hirth-Motor besaß ein Untersetzungsgetriebe, während das Argus-Triebwerk in den Wettbewerbsflugzeugen nur ohne Getriebe zum Einbau kam. Beide Motoren stellten Weiterentwicklungen der im Europaflug 1932 erfolgreichen Triebwerke dar: Der As 17 entstand aus dem As 8 durch Anfügen von zwei Zylindern, während der HM 8U eine Weiterentwicklung des HM 150 U war.

Aus dem HM 8 U entstand übrigens der später recht bekannte und in Serie gebaute HM 508. Die Weiterentwicklung des As 17 wurde dagegen eingestellt – zugunsten der Muster As 10 / As 401, beides Achtzylinder-Motoren in V-Form (ebenso wie HM 8 / HM 508).

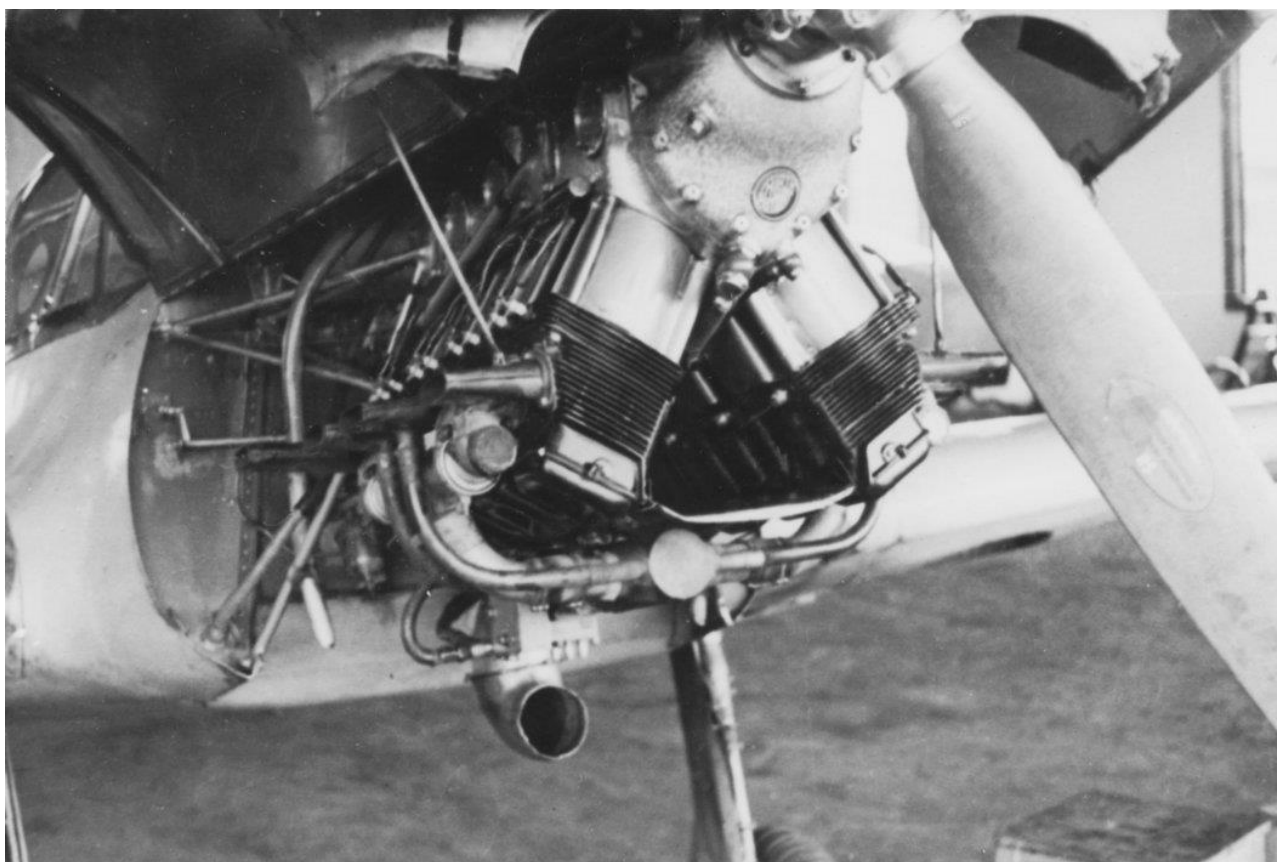


(oben):
Argus As 17 A Sechszylinder-Reihenmotor 200/225 PS (147/165 kW).

(links):
Hirth HM 8 U Achtzylinder-V-Motor 225/250 PS (165/184 kW).



Einbau des Argus As 17 A in die Fieseler Fi 97.



Einbau des Hirth HM 8 U in die BFW Me 108.

Die Piloten

Im Gegensatz zu den vorangegangenen Europaflügen traten aus Deutschland keine Firmen, Flugzeughersteller oder Privatleute mehr als Bewerber auf, sondern nur noch der Aero-Club von Deutschland. Das erklärte sich aus der neuen Organisation der Luftfahrt in Deutschland ab 1933: Alle flugsportlichen Aktivitäten waren im Deutschen Luftsport-Verband zusammengefaßt, und der AeCD hatte innerhalb der neuen Organisation die Aufgabe, den deutschen Flugsport auf internationalem „Parkett“ zu vertreten.

Die neue Organisationsstruktur ermöglichte es auch, die Mitglieder für die deutsche Mannschaft aus den verschiedensten Funktionen und Positionen zusammenzuholen. Auf diese Weise gelang es, etliche Teilnehmer einzubeziehen, die in der deutschen Fliegerei Rang und Namen hatten und über die erforderliche Flug- und Wettbewerbserfahrung verfügten.

Theo Osterkamp hatte von Staatssekretär Erhard Milch, dem zweiten Mann im RLM nach Göring, persönlich den Auftrag erhalten, gemeinsam mit dem AeCD die notwendigen Vorbereitungen zu koordinieren und dann das deutsche Team während des Wettbewerbs als Mannschaftskapitän zu führen.

Aus Platzgründen können nachfolgend nur die Flugzeugführer kurz vorgestellt werden, die auch zum Wettbewerb antraten. Einige Piloten waren bereits bei den vorangegangenen Europarundflügen dabeigewesen und bedürfen deshalb keiner erneuten Erwähnung: Wolfram Hirth, Werner Junck, Fritz Morzik, Theo Osterkamp, Dr. Georg Pasewaldt, Hans Seidemann und Wolfgang Stein.

Walter Bayer war seit 1929 Verkehrspilot bei der DLH. Er bekam 1937 den Titel Flugkapitän verliehen und erreichte im gleichen Jahr auch 1 Million Flugkilometer. Nebenbei betätigte sich Bayer aktiv im Segelflug und war u.a. auf den Rhön-Wettbewerben zu finden. Am 26.11.1937 verunglückte er tödlich mit der Ju 52 D-AGAV bei einem Nebelstart vom Londoner Flughafen Croydon.

Otto Brindlinger hatte im Februar 1929 seine Flugausbildung bei der Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz in Fürth erfolgreich abgeschlossen. Ab 1933 war er Leiter Vertrieb und Öffentlichkeitsarbeit bei BFW. Im August 1937 führte er einen vielbeachteten Flug mit der Bf 108 rund um Europa durch, wobei er 6.500 km in 32 Stunden schaffte. Noch beeindruckender war sein Süd-, Mittel- und Nord-Amerikaflug, den er von Januar bis August 1938 gemeinsam mit Inge Stölting und Horst von Salomon auf einer Bf 108 absolvierte, die Gesamtstrecke betrug 40.000 km



Walter Bayer
(Slg. Szigeti/DEHLA)



Otto Brindlinger
(Slg. Ott/ADL)

Dipl.Ing. **Carl Francke**, im Jahr 1934 vermutlich noch tätig bei der DVL in Adlershof, hatte am 13.06.1934 den Erstflug der Me 108 V1 in Augsburg durchgeführt. Ab Anfang 1935 war er Leiter der Flugzeuggruppe (T1) bei der E-Stelle Travemünde. In dieser Eigenschaft war Francke 1936 u.a. Erprobungsleiter für Jagdflugzeuge und zeichnete verantwortlich für die Schlußentscheidung zwischen Bf 109 und He 112. 1937 nahm er in seiner neuen Eigenschaft als Abt. Leiter E1 der E-Stelle Rechlin mit der Bf 109 V-7 am Internationalen Flugmeeting in Dübendorf (Schweiz) teil und wurde Sieger im Geschwindigkeits-, Steig- und Sturzflugwettbewerb. Im November 1939 führte Francke den Erstflug der He 177 V-1 durch. Juni 1941 wurde er zum Leiter der E-Stelle Rechlin ernannt, wechselte aber Anfang 1942 zu Heinkel.

Gerhard Hubrich (Spitzname „Küken“), erfolgreicher Marinejagdflyer des 1. Weltkriegs und Kriegskamerad von Theo Osterkamp, war ab 1919 beim Luftverkehr Sablatnig tätig gewesen und hatte sich anschließend in Dänemark und Norwegen fliegerisch betätigt. 1925 nahm er für Caspar am Deutschen Rundflug teil. Ab 1926 gehörte Hubrich der Severa GmbH an (getarnte Marinefliegerei) und war in Norderney stationiert, später in Kiel-Holtenau. Ab 1932 flog Hubrich als Versuchspilot bei der E-Stelle See in Travemünde. 1934, nach dem Europawettbewerb, ging er als Einflieger zu Weserflug.



Carl Francke



Gerhard Hubrich



Eberhard Kraft

Eberhard Kraft erhielt 1928 seine Pilotenausbildung bei der DVS Schleißheim und erwarb dort 1929 auch den Flugzeugführerschein B, d.h. die Erlaubnis zum Fliegen größerer Maschinen, sowie die Kunstflugberechtigung. Im Januar 1935 war er von der DVS Schleißheim für den Zugspitzflug gemeldet, nahm aber nicht am Wettbewerb teil. 1936 ging Eberhard als Oberleutnant mit der Legion Condor nach Spanien. Dort verunglückte er am 13.11.1936 tödlich, als seine He 51 mit der I-15 „Chato“ zusammenstieß, die er gerade im Luftkampf bezwungen hatte.

Ernst Krueger, Leutnant a.D., hatte seine Flugausbildung bereits im Sommer 1911 in Johannisthal absolviert und am 26.10.1911 das Flugzeugführerzeugnis Nr. 128 erhalten. 1912 nahm er an diversen Flugwettbewerben teil und wechselte Ende des Jahres zur „Centrale für Aviatik“ in Hamburg, die Karl Caspar dort betrieb. Von 1927 bis 1945 war Krueger Leiter der Flugüberwachung der DLH. 1930 hatte er bereits mit einer BFW M 23 am Europaflug teilgenommen. Nach einem schweren Absturz 1932 war er zwei Jahre später beim Europaflug 1934 wieder dabei.



*Im Gespräch während des Europarundfluges 1934: Robert Lusser, Gerhard Hubrich und Carl Francke.
(Slg. Ott/ADL)*

Entwicklungsschwierigkeiten

Leider hatte die Entwicklung der Flugzeuge für den Europarundflug 1934 in Deutschland unter ziemlichem Zeitdruck gestanden, weil der Entschluß zur Teilnahme am Wettbewerb recht spät gefallen war. Erst im September 1933 hatte das RLM Aufträge an die Firmen BFW und Klemm erteilt zur Entwicklung von viersitzigen Reiseflugzeugen entsprechend den technischen Bedingungen für den "Challenge International 1934" und zum Bau von jeweils sechs Maschinen. Im Januar 1934 schob man einen ähnlich lautenden Auftrag an den Fieseler Flugzeugbau nach.

Es kam, was kommen mußte: Alle drei deutschen Herstellerfirmen gerieten im Verlauf der ersten Jahreshälfte 1934 in arge Termenschwierigkeiten. Allerdings befand sich Deutschland in guter Gesellschaft, auch in anderen Ländern gab es unvorhergesehene Probleme bei der Entwicklung der neuen Wettbewerbsflugzeuge – Frankreich sagte seine Teilnahme sogar ganz ab, weil die französischen Maschinen nicht rechtzeitig fertig geworden waren bzw. bei der Erprobung alles andere als befriedigt hatten.

Das bot natürlich nur einen schwachen Trost, zumal die Entwicklung der Flugzeuge in Deutschland mit zwei schweren Unfällen verbunden war und sogar ein Todesopfer forderte:

In der Nähe von Augsburg stürzte am 27. Juli 1934 Wolf Freiherr von Dungern mit der Me 108 a D-IBUM, WNr. 695, bei Langsamflugversuchen nach Baumberührung tödlich ab. Von Dungern war als Referent in der Sportflugabteilung des RLM tätig und hatte bereits 1932 – seinerzeit noch in der DVS-Zentrale – die Erprobungsgruppe Europarundflug geleitet.

Nach dem Absturz von Dungerns mußte die Me 108 vorläufig am Boden bleiben – eine fast unglaubliche Parallele zum Europarundflug 1932, wo Messerschmitts damaliges Spitzenmodell M 29 auch wenige Tage vor Beginn des Wettbewerbs wegen mehrerer tödlicher Unfälle gesperrt wurde und nicht teilnehmen durfte. Das war natürlich für Theo Osterkamp, den Leiter des deutschen Teams 1934, ein Albtraum, weil gerade die schnittige Messerschmitt-Maschine zu den größten Hoffnungen berechtigte. Osterkamp setzte alle Hebel in Bewegung, um die Sperrung der Me 108 aufzuheben:



Gedenkstein für Wolf Freiherr von Dungern im Wald bei Augsburg-Haunstetten.



Gespräch während der Zwischenlandung in Berlin-Tempelhof: Eberhard Milch, Staatssekretär im RLM, in DLV-Uniform mit Generalsbiesen an den Hosen (links) und Theodor Osterkamp, noch in Zivil mit Severa-Mütze, Leiter des deutschen Europaflug-Teams. (BA Berlin)

„Bei Messerschmitt klappt's nicht. Er will zuviel auf einmal. Versuche, Versuche, Versuche. Die Kiste wird immer diffiziler. Von Dungern stürzt tödlich ab. Große Bestürzung, Maschine soll gesperrt werden! Ich bin dort, Messerschmitt ist verzweifelt. Ich

fliege: Sie hat ihre Mucken, sieht sehr gut aus und ist sehr schnell. „Ändert die Störklappen in normale Verwindung, dann muß es gehen!“

Es wäre ein Jammer um den Vogel. Ich telefoniere mit Milch, übernehme die Verantwortung. Fliege die Maschine natürlich selbst im Wettbewerb. Die Piloten suche ich aus... genehmigt! Werner Junck war mit dabei, Hubrich und Francke.“

Die Störklappen (heute allgemein als Spoiler bezeichnet) funktionierten in folgender Weise: Während sich beim Betätigen gewöhnlicher Querruder ein Flugzeug allmählich zur Seite neigt, wobei gleichzeitig der Auftrieb der Querruderfläche immer mehr verlorenggeht, geschieht dieser Vorgang bei Verwendung von Spoilern ruckartig. Die Spoiler befanden sich bei der Me 108 quer zur Flugrichtung auf dem äußeren Drittel der Tragflächen, hatten eine Länge von jeweils rund einem Meter und eine Höhe von ca. 8 Zentimetern (vgl. Zeichnung auf Seite 15, dort als „Unterbrecher“ bezeichnet). Sie lagen während des Fluges flach in der Oberbepankung des Flügels. Bei Betätigung der Quersteuerung wurde ein Spoiler aufgerichtet und sorgte dafür, daß die gesunde Strömung auf der Tragfläche abriß. Damit ging der Auftrieb an der betreffenden Flügel-seite verloren, und zwar ruckartig. Das Flugzeug kippte über diesen Flügel ab. Eine Verwendung solcher Störklappen kann natürlich zur Katastrophe führen, wenn ein Flugzeug sich in Bodennähe im Langsamflug befindet und dabei seinen Auftrieb einseitig fast vollständig verliert. Genau das war von Dungern passiert.

Gemäß dem Vorschlag von Osterkamp wurden die Störklappen in aller Eile stillgelegt und an den Flügelenden behelfsmäßige Querruderflächen angebracht. Das ganze sah nicht sehr harmonisch und schön aus, aber besseres war in der Kürze der Zeit nicht zu schaffen.

Auf diesem Bild ist die nachträglich am Flügelende behelfsmäßig angebrachte kleine Querruderfläche gut erkennen. Das Foto zeigt das Versuchsmuster BFW Me 108 b D-ILIT, später als Me 108 A V2 bezeichnet. Die Maschine war mit dem Achtzylinder-V-Motor Hirth HM 8 U ausgerüstet und nahm als einziger A-Prototyp nicht am Europaflug 1934 teil (natürlich mit Ausnahme der abgestürzten Me 108 a).



Neben dem Fiasko mit den Spoilern gab es noch andere Probleme an der Me 108. Hubrich mußte zum Beispiel bei einem Probeflug erleben, daß sich das Einziehfahrwerk zur Landung nicht herauskurbeln ließ. Nach mehreren vergeblichen Versuchen blieb keine andere Wahl als eine Bauchlandung zu riskieren. Dank des dichten Rasenbodens auf dem Werkflugplatz Augsburg-Haunstetten waren die Schäden an der Maschine nicht so schwerwiegend.

In Böblingen wurde etwa zur gleichen Zeit die KL 36 D-IKYM, WNr. 720, während der Flugerprobung schwer beschädigt. Beim Üben von Hindernislandungen war die Maschine im Anschweben über den Flügel gekippt und abgerutscht. Die Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle bei der DVL stufte die Absturzursache als „technischen Fehler“ ein. In der Spalte „Personenschäden“ der Unfallstatistik fehlt ein Eintrag, so daß man annehmen darf, daß es wenigstens keine Toten gab.

In Kassel sah es nicht viel besser aus als in Augsburg, auch bei Fieseler waren die Maschinen alles andere als fertig. Allerdings hatte es während der Flugerprobung mit der Fi 97 bisher keinen nennenswerten Unfall gegeben. Trotzdem war die Maschine in Grenzsituationen wie z.B. im Langsamflug mit voll ausgefahrenen Klappen nicht einfach zu fliegen. Ein sorgfältiges Pilotentraining erschien dringend angeraten – dafür fehlte aber die Zeit! Gerhard Fieseler betonte:

„Im Normalflug war die Fi 97 gutmütig und von jedem Anfänger zu fliegen. Eine Bruchlandung, auch auf sehr schlechtem Gelände, war mit diesem Fahrwerk fast unmöglich - selbst dann, wenn ein Flugzeugführer sie aus zehn Metern Höhe im Sackflug mit fünf Meter/Sekunde Sinkgeschwindigkeit hinknallte. Diese Beanspruchung hielt die Maschine ohne weiteres aus, nicht aber der Pilot! So mußten wir in letzter Stunde noch gefederte Spezialsitzkissen für die Flugzeugführer anfertigen. Schwierig wurde das Fliegen jedoch, wenn bei der Mindestgeschwindigkeit der Rollflügel (d.h. die Fowler-Klappen) voll ausgefahren war. Dann hatte man das Gefühl, im böigen Wind auf einer Teppichstange zu sitzen. Wollte er bei einer Kurzlandung über ein Hindernis die Bestwerte erreichen, mußte sich auch ein erstklassiger Pilot vorher einige Wochen lang gründlich einfliegen.“



Hans Seidemann (rechts) und Hermann Dempewolf mußten fünf Tage vor Wettbewerbsbeginn von der ursprünglich für sie vorgesehenen Klemm KL 36 auf das Muster Fieseler Fi 97 umsteigen. Dadurch blieb kaum Zeit für dringend notwendige Übungsflüge. Das Foto zeigt die beiden vor ihrer Fi 97 mit dem Kennzeichen D-IPUS und der Startnummer 19.

(Slg. Ott/ADL)

Die Wettbewerbspiloten, alles bekannte und bewährte Flieger, kamen in Kassel an, als ihre Maschinen noch nicht startfertig waren. Als dann geflogen wurde, machte Junck, der spätere General, seine bekannten Witze über das neue Flug-Gefühl. Hubrich und Wolf Hirth nahmen die Sache ernster und übten zwei Tage lang von morgens bis abends den schwierigen Langsamflug. Dr. Pasewaldt, der Wissenschaftler, sagte gar nichts. Er verarbeitete das Neue von innen her. Auch Seidemann war dabei, der spätere Kommandeur eines Fliegerkorps.“

Seidemann hatte eigentlich eine Klemm KL 36 mit Hirth HM 8U fliegen sollen, doch fünf Tage vor Beginn des Wettbewerbs kam überraschend die Nachricht, daß für ihn nunmehr eine Fieseler Fi 97 mit Argus As 17-Motor vorgesehen sei. Also machten er und sein Co-Pilot Hermann Dempewolf sich so schnell wie möglich auf den Weg von Böblingen nach Kassel. Viel Zeit für Übungsflüge blieb bei diesem Hin und Her natürlich nicht.

Drei Tage vor dem Starttermin nach Warschau lieferte die Firma Argus neue As 17-Motoren einer verbesserten Vorserien-Baureihe, die in der Leistung deutlich zugelegt hatten, nach Kassel, Böblingen und Augsburg. Eigentlich war es Wahnsinn, so kurz vor dem Wettbewerbsbeginn noch die Triebwerke zu wechseln, da keine Zeit mehr für eine vernünftige Flugerprobung blieb: Welches war jetzt die beste Reisegeschwindigkeit, bei welchem Tempo hatte die Maschine nunmehr den günstigsten Benzinverbrauch? Diese und weitere spezifische Fragen mußten offenbleiben. Trotzdem beschloß man im deutschen Team, den Wechsel durchzuführen, weil die gewonnene Mehrleistung für ausschlaggebend erachtet wurde.

Daß die neuen Flugzeuge selbst einen Tag vor Wettbewerbsbeginn noch längst nicht fertig waren, erlebte Hubrich „am eigenen Leibe“, als er seine Fi 97 von Kassel nach Travemünde überführte. Zum einen spielte der Kompaß verrückt, weil man schlicht vergessen hatte, ihn zu kompensieren, und zum anderen verölten die Kabinenscheiben mit zunehmender Flugzeit immer mehr. Die Techniker der Erprobungsstelle Travemünde bemühten sich zwar in der Nacht, die Ursache der Verölung zu finden, blieben aber erfolglos, so daß Hubrich am nächsten Tag ohne Lösung des Problems nach Warschau starten mußte.

Das Wetter war regnerisch und auf den Scheiben seiner Fi 97 bildete sich bald ein undurchsichtiges Gemisch aus Öl und Regenwasser. In Warschau angekommen, nahmen die vor Ort anwesenden Monteure der Hirth-Motorenwerke das Triebwerk unter die Lupe und kamen zu dem Schluß, daß der Ölabbstreifring an der vorderen Kurbelwellenlagerung nicht dicht hielt. Im Werk wurde ein neues Teil angefordert, per Kurier geliefert und eingebaut. Aber leider brachte der neue Abstreifring keine Besserung, so daß Hubrich nicht anderes übrig blieb, als mit dem Verölungs-Handicap auf den Streckenflug zu gehen. Erst in Berlin gelang es, Abhilfe zu schaffen. Hubrich berichtete:

„Unser alter Kamerad Gustav Flick, damals bei Gustav Basser im „Flughof“ in Tempelhof tätig, entdeckte die Quelle des Übels. Hirth hatte nämlich, um am Gewicht seines Motors zu sparen, die Gehäusebolzen nicht nur hohl gemacht, sondern gleich ganz und gar durchbohrt. Infolge des entstehenden Unterdrucks an der Propellernabe wurde durch die durchbohrten Bolzen das Öl aus der Motorwanne gesaugt. In die Bolzen wurden nun Holzpfeifen geschlagen und weiter ging es.“

Von den anderen deutschen Flugzeugen, die mit Hirth-Triebwerken ausgerüstet waren, sind ähnliche Probleme nicht bekannt geworden. Man darf deshalb annehmen, daß die besagten Gehäusebolzen bei diesen Motoren nicht ganz durchbohrt waren und daher kein Öl austreten konnte.

Der Wettbewerb beginnt

Gemäß den Bedingungen des »Challenge International 1934« mußten die Teilnehmer bis zum 28. August um 12 Uhr in Warschau eingetroffen sein. Für Nachzügler gab es noch eine letzte Frist bis zum 29. August um 16 Uhr; wer diesen verspäteten Eintreffschluß in Anspruch nahm, mußte allerdings ein Strafgeld von 4.000 Francs je Flugzeug (entsprechend 650 RM) „berappen“. Danach ging nichts mehr.

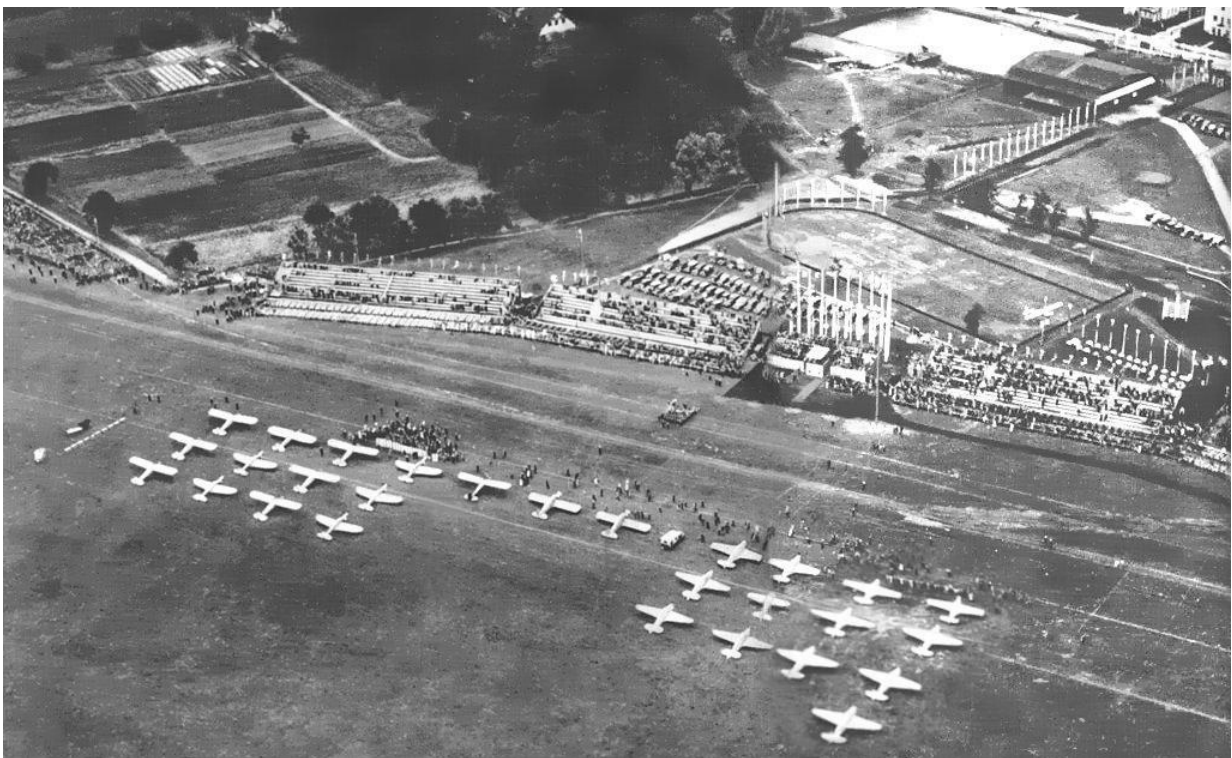
Am Mittag des 28. August waren erst 28 Teilnehmer von ursprünglich 48 gemeldeten Bewerbern in Warschau eingetroffen. Das deutsche Team hatte den polnischen Flugplatz Posen als Sammelort genutzt und war dann als geschlossene Formation in Warschau erschienen. Die italienische Mannschaft wurde unterwegs beim Überführungsflug Italien – Polen durch ungünstige Wetterverhältnisse aufgehalten und traf erst im Laufe des Nachmittags ein. Obwohl höhere Gewalt die Verspätung verursacht hatte, kannte das Reglement kein Pardon: Eine Strafzahlung von 24.000 Francs wurde fällig.

Die Franzosen hatten wenige Tage vor der Veranstaltung ihre Teilnahme komplett abgesagt, weil ihre eigens für den Europaflug 1934 entwickelten Maschinen nicht fertig geworden waren. Deutschland erschien mit zwei Flugzeugen weniger und auch bei den Italienern, den Polen und der Tschechoslowakei fehlte jeweils eine Maschine.

So waren es schließlich nur 34 Flugzeuge, die zum »Challenge International« antraten:

Deutschland	13
Italien	6
Polen	12
Tschechoslowakei	3

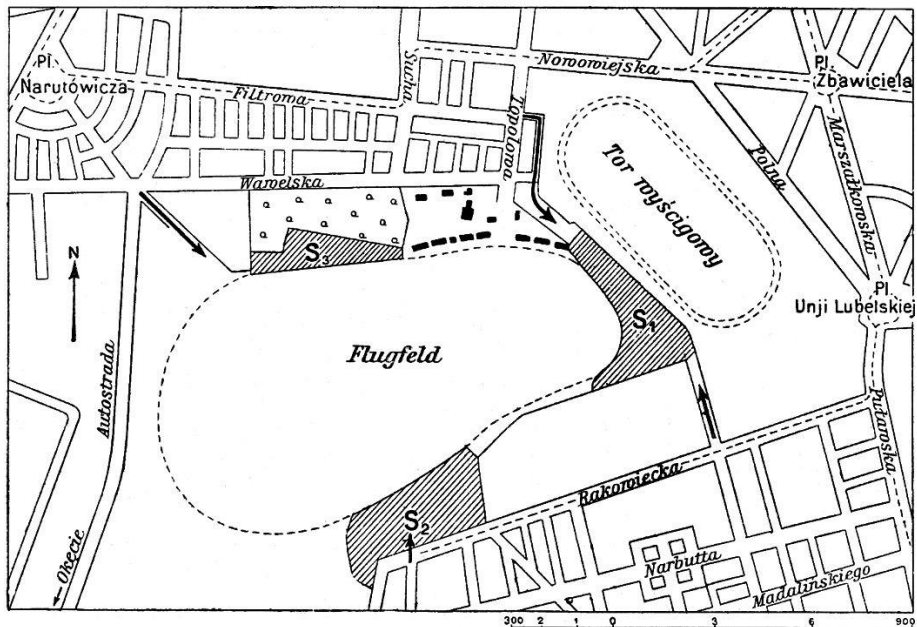
Die als Tabelle 3 abgedruckte Startliste gibt den endgültigen Stand über das Teilnehmerfeld wieder, d.h. per 28. August abends.



Eröffnungsparade am 28. August 1934 auf dem Warschauer Flughafen Mokotow. Links stehen die 12 Maschinen des polnischen Teams (Hochdecker RWD-9 und DH Puss-Moth sowie Tiefdecker PZL-26), in der Mitte die 3 Flugzeuge der tschechoslowakischen Mannschaft (RWD-9 und Tiefdecker Aero A 200), rechts die 13 deutschen Teilnehmer (Tiefdecker Me 108, Klemm Kl 36 und Fieseler Fi 97). Das italienische Team fehlt auf dem Foto, weil es wegen schlechter Wetterverhältnisse die Zeremonie in Warschau verpaßte. (Polska Lotnicza, Jg. 1937)

(Hinweis: Das Titelfoto auf Seite 1 zeigt die Veranstaltung aus Zuschauersicht am Boden).

Die offizielle feierliche Eröffnung des „Europarundflugs 1934“ fand am Nachmittag des 28. August statt. Die teilnehmenden Flugzeuge, die sich zunächst auf dem neuen Warschauer Flughafen Okecie versammelt hatten, flogen gemeinsam hinüber zum Flugplatz Mokotow, wo die eigentliche Zeremonie stattfand. Nachdem die Maschinen vor den Tribünen in Paradeaufstellung geparkt waren, hielt der polnische Verkehrsminister eine Ansprache. Anschließend wurden die Landesflaggen gehißt und die Nationalhymnen gespielt. Dann machte der polnische Staatspräsident einen Rundgang entlang der aufgestellten Flugzeuge, ließ sich die Besatzungen einzeln vorstellen und reichte allen Teilnehmern die Hand. Wie die damaligen Berichterstatter betonten, hinterließ die Zeremonie bei allen Anwesenden einen tiefen Eindruck.



Lageplan des Warschauer Flughafens Mokotów. Die Zuschauer-Stehplätze sind schraffiert und als S1 – S3 gekennzeichnet. Bei den länglichen schwarzen Markierungen am Flugfeldrand zwischen S1 und S3 handelte es sich um Tribünen und Logen mit Sitzplätzen.



Zwei Fotos von der Eröffnungsparade des Europaflug-Wettbewerbs am 28. August 1934 in Warschau aus der Sicht des Zuschauers am Boden.

(oben): Blick nach links – auf drei tschechoslowakische Maschinen, zwei Tiefdecker Aero A 200 und eine RWD 9. Bei allen weiteren Flugzeugen handelt es sich um polnische PZL 26 und ZWD 9. (Archiv NAC)

(unten): Blick nach rechts – dort standen ausschließlich deutsche Maschinen – in der vorderen Reihe vier Me 108 und in dahinter lauter Fieseler Fi 97. (Archiv NAC)



Nach der Eröffnungsfeier begann die Abnahme der teilnehmenden Flugzeuge, wobei zunächst die Soll-Ausrüstung überprüft und das Leergewicht festgestellt wurde. Bereits hier traten die ersten Probleme auf. Gerhard Hubrich notierte:

„Die Flugzeuge mußten zur Waage, höchstzulässiges Gewicht war 560 kg. Meine Maschine war 8 kg zu schwer. Was nun? Die Maschine war leer. Ohne Benzin und ohne Öl, nichts Überflüssiges ist drin. Läßt sich aus einem vollkommen leeren und nackten Flugzeug überhaupt etwas ausbauen? Es muß! Also geht's an die Arbeit. Die tropfenförmigen Radverkleidungen waren Luxus und wurden daher abgebaut. Spornrad gegen einen leichteren Sporn vertauscht, aus dem Höhenruder das Ausgleichsgewicht ausgebaut und aus dem Wendezeiger das Eingeweide entfernt, kein Sieb blieb in den Leitungen, und so schafften wir es auf 600 Gramm unter dem Sollgewicht.“

Die Zeitschrift „Luftwelt“ gab die Gründe für solche Gewichtsprobleme ganz offen zu, zeigte aber für ausländische Kritik an diesen Schwierigkeiten kein Verständnis:

„Die geringe zur Verfügung stehende Zeit hat nicht gestattet, vor der Ausreise die Flugzeuge mit allen Ausrüstungsgegenständen zu wiegen, um sich darüber klar zu werden, was man im Flugzeug lassen, was herausnehmen sollte, wenn das Höchstgewicht von 560 kg überschritten war. So kam es denn, daß im letzten Augenblick hier ein Kissen, dort eine Doppelsteuerung entfernt wurde, auch wurden Beschläge abgenommen, um jedes Gramm zu sparen. Daß diese durch Zeitmangel vor dem Wettbewerb hervorgerufene Gewichtsverbesserung ausländischen Zeitungen zu hämischen Bemerkungen Veranlassung gegeben hat, ist lächerlich.“



(oben): „Bunte Reihe“ zu Wettbewerbsbeginn. Von der polnischen PZL 26 (SP-PZL, Startnummer 61) ist nur das Leitwerk zu sehen, links davon steht die deutsche Fi 97 mit dem Kennzeichen D-IVIF und der Startnummer 17, dahinter folgt die italienische Breda BA 39 S von Giovanni Tessore (I-VICE, Startnummer 45). (Slg. Ott/ADL)

(unten): Zwei polnische RWD-9 S – vorne die Nummer 72, SP-DRE, geflogen von Jan Buczyński, und dahinter die Nummer 75, SP-DRC, mit Stanisław Płoczyński am Steuer. (Archiv NAC)



Technische Prüfung

Nachdem alle 34 Flugzeuge von der Sportkommission abgenommen und gewogen waren, begann am 29. August die technische Prüfung. Sie bestand, wie in den vorherigen Wettbewerben, aus mehreren Teilen:

1. Wertung der technischen Eigenschaften (Höchstpunktzahl 560)
2. Geringstgeschwindigkeit (keine Punktzahlbegrenzung)
3. Art und Dauer des Anlassens (Höchstpunktzahl 24)
4. Ab- und Aufrüsten (Höchstpunktzahl 36).
5. Start- und Landeprüfung (keine Punktzahlbegrenzung)
6. Brennstoffverbrauch (keine Punktzahlbegrenzung)

Die Wertungen gemäß Ziffer 1, 3, 4 und 6 fanden in Mokotow statt, die Teilprüfungen 2 und 5 wurden in Okecie durchgeführt.

Am Anfang stand die **Wertung der technischen Eigenschaften**, worunter in erster Linie die Prüfung von Ausrüstung und Ausstattung der Flugzeuge zu verstehen war. Gegenüber dem vorangegangenen Wettbewerb hatte man diesen Prüfungsteil verselbständigt und bedeutend aufgewertet – ungefähr ein Drittel der maximal möglichen Punktzahl konnte hier erworben werden.

Viele Anforderungen waren aus den Ausschreibungen 1930 und 1932 übernommen worden. Im wesentlichen handelte es sich darum, die Brauchbarkeit des Flugzeugs für den privaten Reiseflugverkehr zu beurteilen. Dabei waren folgende Gesichtspunkte maßgebend:

- Eignung für Langstreckenflug,
- Art des Unterbringens von Besatzung und Gepäck,
- Sicht,
- Qualität der Ausrüstung (Übersichtlichkeit der Bordgeräte nach Form und Einrichtung, bequeme und zweckmäßige Kabinenanordnung, drei oder vier Sitze, möglichst je zwei nebeneinander, Doppelsteuerung),
- Flugsicherheitseinrichtungen wie Vorrichtungen zum Vermeiden der Gefahren des überzogenen Fluges, zur willkürlichen Veränderung des Gleitwinkels (Schlitzflügel, Landeklappen), zur Änderung des Gleichgewichtszustandes im Fluge (verstellbare Höhen- und Seitenflosse),
- Metallbauweise,
- Dieselmotoren,
- u. a. m.

Bei der Bewertung der technischen Eigenschaften zeigte sich, daß die Deutschen aus ihrer Schlappe beim Wettbewerb 1932 gelernt hatten: Die vier Me 108 belegten mit deutlichem Abstand die Spitze (450 – 452 Punkte); die fünf Fi 97 teilten sich die nächsten Plätze nur mit den beiden italienischen Bergamo PS 1 und den zwei tschechischen Aero A 200 (428 – 431 Punkte). Lediglich die vier Klemm KL 36 fanden sich in der unteren Hälfte der Wertungsskala wieder (394 – 407 Punkte). Die polnischen Flugzeuge, die 1932 noch so hervorragend abgeschnitten hatten, rangierten 1934 nur im Mittelfeld (RWD-9 mit 427 Punkten) bzw. im letzten Drittel der Bewertungen (PZL-26 mit 383 Punkten).

Nach der Bewertung der technischen Eigenschaften kam als nächstes die **Feststellung der Geringstgeschwindigkeit**, die im Zeitraum 30.8. bis 2.9.1934 stattfand. Dieser Prüfungsteil war 1932 neu eingeführt worden, um zu erreichen, daß bei der Entwicklung neuer Reiseflugzeuge nicht nur einseitig in Richtung Höchstgeschwindigkeit optimiert wurde, sondern daß die Konstrukteure einer Verringerung der Landegeschwindigkeit mindestens die gleiche Aufmerksamkeit schenkten.

Die Langsamflugprüfung erfolgte auf einer 800 m langen Meßstrecke, die in jeder Richtung einmal durchfliegen werden mußte. Dabei durfte eine Flughöhe von 30 m nicht überschritten werden. Geschwindigkeiten über 75 km/h fielen ganz aus der Wertung heraus, für jeden Kilometer unterhalb dieses Wertes gab es 4 Gutpunkte. Eine Begrenzung der Punktzahl gab es nicht.

Hubrich hatte bei dieser Prüfung Glück im Unglück, wie er selbst berichtete:

„Beim Langsamflug hatte ich schon eine gute Zeit gemacht, und da der Flug zweimal gemacht werden konnte, hoffte ich, diese Zeit noch verbessern zu können, denn die beste Zeit wurde gewertet. Gut kam ich in vorgeschriebener Höhe in die Schneise und merkte, daß ich tadellos ausgehungert am Propeller hing. Da kotzte für einen Moment der Motor und Bums lag ich unten. Zum Glück war nichts kaputt gegangen.“

Bei der Langsamflugprüfung schnitt der Pole Bajan auf seiner RWD-9 (Startnummer 71) mit nur 54,14 km/h am besten ab, gefolgt von dem Tschechen Anderle (54), ebenfalls auf einer RWD-9, mit 55,24 km/h. An dritter Stelle rangierte die tschechoslowakische Aero A 200 (52), geflogen von Ambruz, mit 55,88 km/h. Erst an fünfter Stelle tauchte eine deutsche Maschine auf, und zwar die KL 36 von Stein (24), für die 57,67 km/h gemessen wurden. Es folgte eine weitere KL 36 mit Morzik am Steuer (26), die 57,78 km/h schaffte. Auf dem siebten Platz landete Hubrich mit seiner Fi 97 (21) und 58,49 km/h. Die Messerschmitt-Tiefdecker rangierten alle im letzten Drittel des Feldes – ihre beste Geringstgeschwindigkeit lag bei 62,74 km/h.

Das schwache Abschneiden der deutschen Flugzeuge erstaunt um so mehr, wenn man bedenkt, mit welchen technischen Einrichtungen für den Langsamflug die Maschinen ausgerüstet waren. Hier rächte sich, daß die deutschen Piloten wegen der Zeitknappheit kaum Gelegenheit hatten, sich auf ihren Flugzeugen richtig einzufliegen und speziell die Langsamflugzustände ausreichend zu üben.



Der Pole Bajan erreichte bei der Langsamflugprüfung mit seiner RWD-9 (Startnummer 71) den ersten Platz, seine Geschwindigkeit betrug nur 54,14 km/h.

(Archiv NAC)

Einen Tag nach den Langsamflugtests begann die **Prüfung der Art und Dauer des Anlassens**. Als Dauer wurde das Mittel der beiden Zeiten gewertet, die benötigt wurden, um den Motor einmal im kalten und einmal im warmen Zustand zu starten. Für die verschiedenen Arten der Anlaßvorrichtungen gab es definierte Punktzahlen – angefangen bei 0 (Durchdrehen des Propellers von Hand) bis zu 24 (Anlassen vom Cockpit aus per Schalter).

In der Anlaßprüfung erreichten alle deutschen Teilnehmer die Höchstpunktzahl von 24 – mit Ausnahme von Francke (15), der nur 16 Punkte schaffte, weil ihm beim Starten ein Versehen unterlief. Aber auch alle polnischen RWD-9 und die beiden tschechischen Aero-Flugzeuge qualifizierten sich für die Höchstpunktzahl. Die Italiener fielen bei dieser Prüfung deutlich zurück, weil ihre Triebwerke noch mit der Kurbel angedreht werden mußten.

Bei der Anlaßprüfung verloren die Italiener wertvolle Punkte, weil ihre Motoren noch per Kurbel angedreht werden mußten. Die Breda BA 39 S, I-LUDO, wurde von Ernesto Sanzin geflogen.

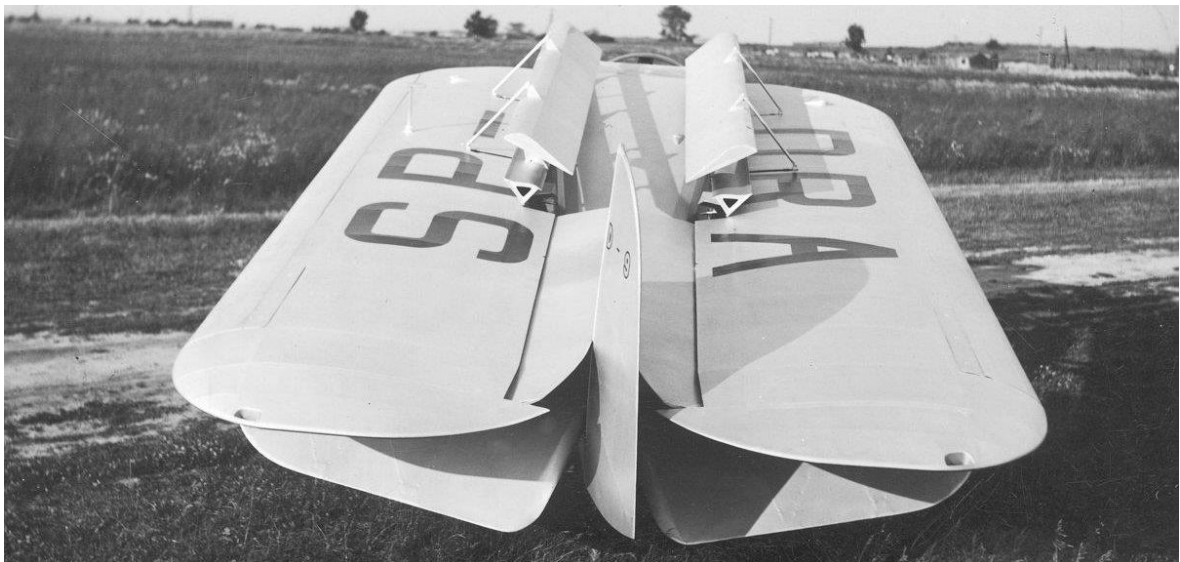


An die Prüfungen der Geringstgeschwindigkeit und des Anlassens schloß sich am 2. und 3. September das **Ab- und Aufrüsten** an. Beide Rüstvorgänge durften höchstens je 10 Minuten dauern (1932 waren jeweils 15 Minuten erlaubt), für kürzere Zeiten gab es Gutpunkte. Die abgerüsteten Flugzeuge mußten durch ein Tor von 3,5 m Höhe und 4,5 m Breite passen. Neben der reinen Rüstzeit spielten auch die Art des Abrüstens sowie der tatsächliche Platzbedarf der Maschine im abgerüsteten Zustand eine Rolle bei der Punktevergabe.

Das Ab- und Aufrüsten konnten die polnischen RWD-9 klar für sich entscheiden: alle sieben Maschinen (einschließlich der einen aus der Tschechoslowakei gemeldeten) erreichten die Höchstpunktzahl von 36. Ihnen folgten vier Italiener und die beiden tschechischen Aero-Maschinen. Die deutschen Teilnehmer schnitten bei dieser Prüfung schlecht ab, weil ihre Tiefdecker-Flügel nur unter Drehung um zwei Achsen zurückgeklappt werden konnten – was gemäß Reglement lediglich 6 Punkte eintrug –, während das Drehen um nur eine Achse 12 Punkte einbrachte. Bei der benötigten Rüstzeit und den erreichbaren Mindestabmessungen im zusammengeklappten Zustand erzielten die Deutschen dagegen die gleichen Bestnoten wie die polnischen und tschechischen Flugzeuge.



Alle polnischen RWD-9 Doppeldecker erreichten beim Ab- und Aufrüsten die Höchstpunktzahl, nicht zuletzt weil ihre Flügel beim Abrüsten nur um eine Achse gedreht zu werden brauchten, um am Rumpf anzuliegen. (Slg. Ott/ADL)



Bei den deutschen Tiefdeckern mußten die Tragflächen um zwei Achsen gedreht werden, damit die abgerüstete Zelle durch das Meßtor paßte – und das brachte nur halb soviel Punkte im Vergleich zu den polnischen RWD-9. Im Foto ist die Fi 97 von Gerhard Hubrich zu sehen (D-IZUH, Startnr. 21)

Drei weitere Bilder vom Wettbewerbsteil „Ab- und Aufrüsten“:

(oben): die Fieseler Fi 97 von Walter Bayer, Kennzeichen D-IBYR.

(Mitte): die tschechoslowakische Aero A 200, Kennzeichen OK-AMA, Startnr. 51

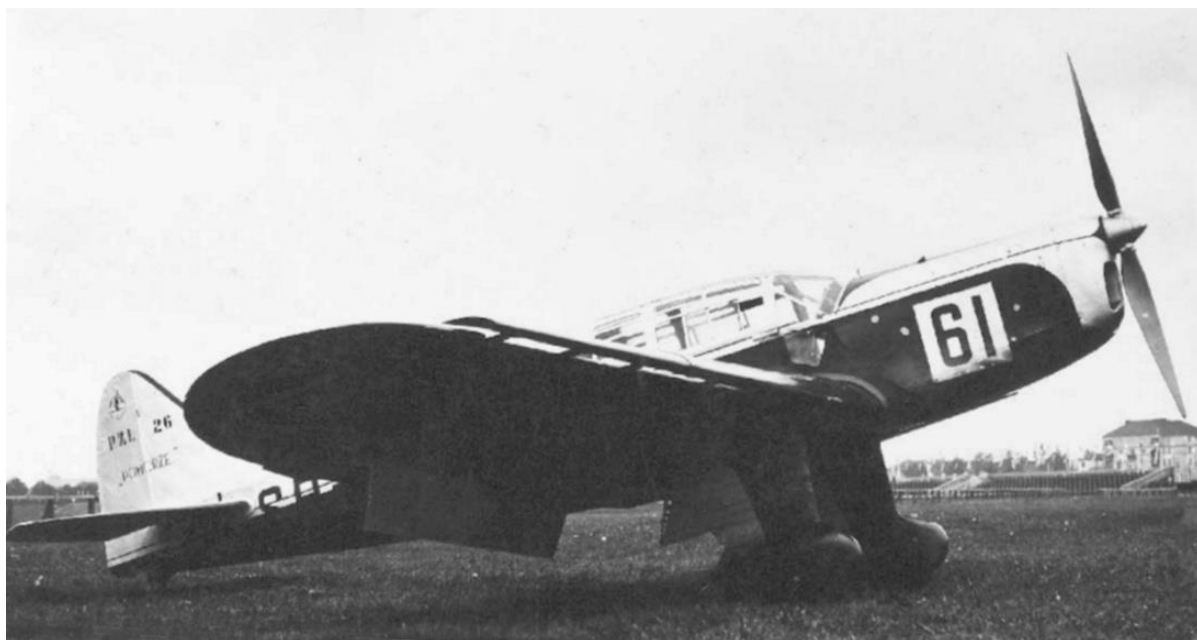
Bei beiden Flugzeugtypen mußten die Flügel um zwei Achsen gedreht werden, um am Rumpf anzuliegen.

(unten): Bei der polnischen PZL 26 wurden die Flügel praktisch komplett vom Rumpf gelöst und an der Rumpfunterseite zwischen den Fahrwerksbeinen aufgehängt.





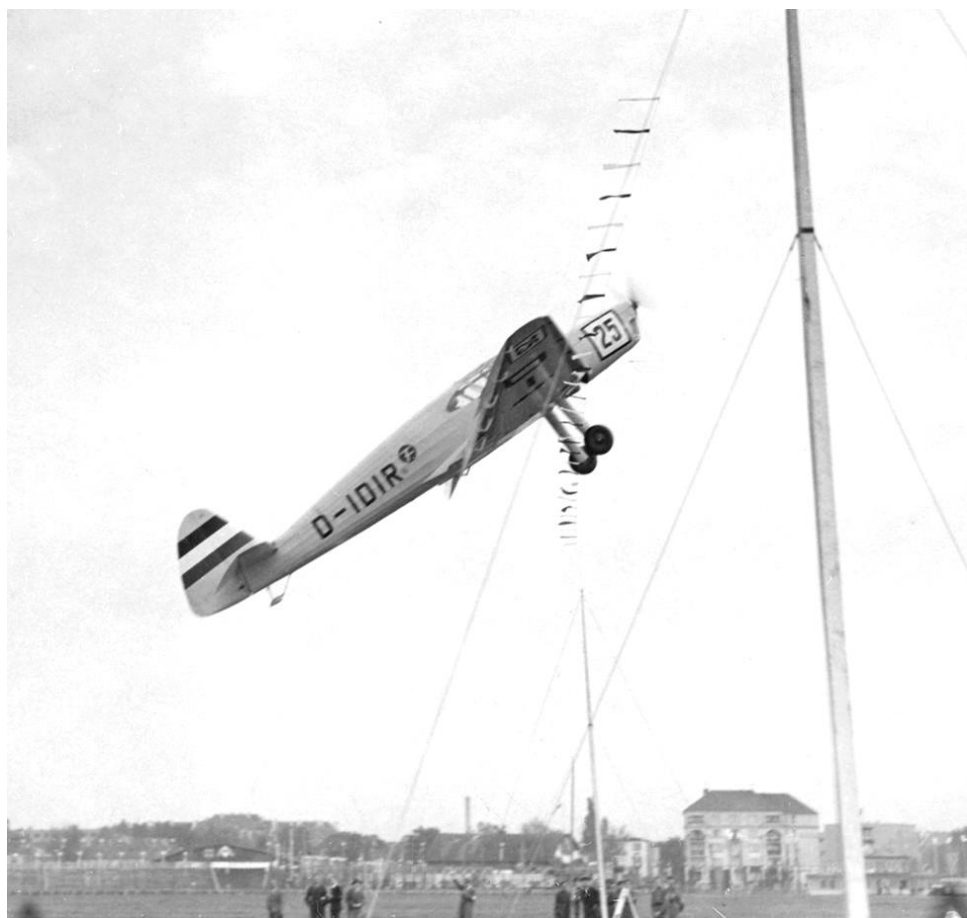
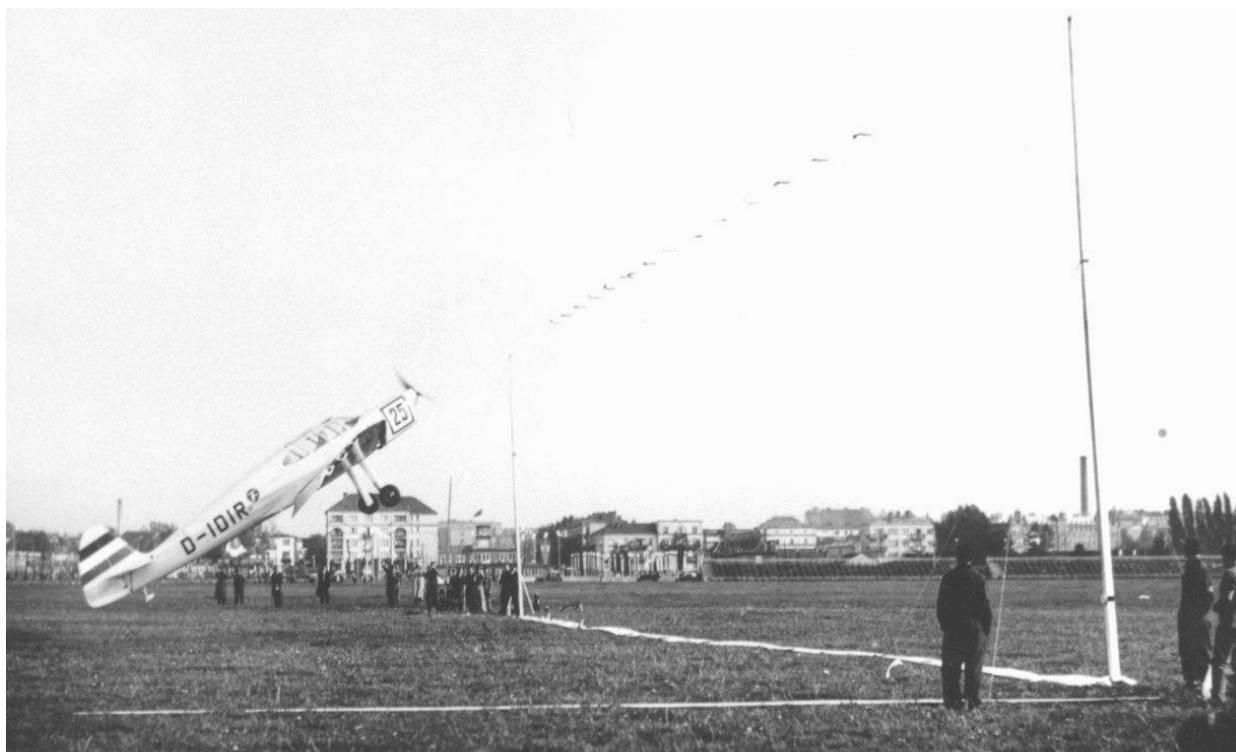
Bei der italienischen Breda 42, hier die Maschine I-OMBO (43) von Piero de Angeli, konnten die Flügel zum Abrüsten um eine hintenliegende Achse gedreht und an den Rumpfgeklappt werden, ohne die oberen Verspannungsdrähte zu lösen.



Interessante Ansichten der Langsamflughilfen, bestehend aus beweglichen Schlitzflügeln Bauart Handley Page-Lachmann und Spreizklappen unter den Innenflügeln, an der polnischen PZL 26. Hier die SP-PZL mit der Startnummer 61, geflogen von Piotr Dudziński.



Praktisch zeitgleich mit dem Ab- und Aufrüsten fand vom 2. bis 4. September auch die **Start- und Landeprüfung** statt. An ihrer Durchführung hatte sich gegenüber 1932 nichts geändert (eine ausführliche Darstellung vom praktischen Ablauf findet sich bei der ADL im Beitrag „Internationaler Rundflug 1930“, Kapitel „Der Technische Wettbewerb“): Die Teilnehmer mußten über ein 8 m hohes Hindernis (Wimpelschnur) hinwegstarten bzw. möglichst kurz hinter dem Hindernis landen. Anlauf- und Auslaufstrecken über 250 m (gemessen jeweils ab dem Hindernis) brachten keinerlei Punkte. Jede fünf Meter Unterschreitung dieser Distanz brachten beim Start 4 Punkte und bei der Landung sogar 6 Punkte ein.



Zwei Fotos von der Startprüfung: Ernst Krueger zieht seine Klemm Kl 36 D-IDIR atemberaubend kurz vor der Wimpelschnur hoch und schafft den Sprung über das Hindernis, ohne zu reißen.

(unten: Knoblich, Slg. Klemm)

Leider wurde die Start- und Landeprüfung durch aufkommenden starken Wind äußerst erschwert. Das war bedauerlich, denn das Ermitteln der Start- und Landestrecken war von allen Teilen der Technischen Prüfung sicherlich der riskanteste, weil die Piloten bis an die Grenze der fliegerischen Möglichkeiten gehen mußten. Was dabei so alles passieren konnte, dafür brachte Hubrich in seinen Lebenserinnerungen ein haarsträubendes Beispiel:

„Das Aufregendste bei dem ganzen Wettbewerb war die Akrobatik zur Erfliegung der kürzesten Start- und Landestrecken. Ein Italiener überriß seine Maschine beim Kurzstart, kippte ab über den linken Flügel, berührte mit dieser Flügelspitze den Erdboden, drehte sich dabei fast senkrecht stehend um 180 Grad und flog in entgegengesetzter Richtung weiter. Alles hatte sich auf den Erdboden geworfen, so daß kein Unheil passierte.“

Vergleicht man die 1934er Ergebnisse mit denjenigen des Europaflugs 1932, waren deutliche Fortschritte erkennbar. Bei der Startprüfung wurde die damalige Bestleistung von 91,5 m Startstrecke gleich von 17 Teilnehmern unterboten. Die kürzeste Distanz erzielte der Tscheche Zacek mit seiner Aero A 200 (51), ihm reichten 74,5 m ! An zweiter Stelle folgte der Pole Bajan auf RWD-9 (71) mit 76,1 m.

Als bester Deutscher rangierte Hubrich auf Fi 97 (21) mit 78,3 m an fünfter Stelle, auch die anderen Fieseler-Piloten lagen mit 81,0 bis 88,7 m nicht schlecht. Die Klemm KL 36 und BFW Me 108 zeigten erheblich schlechtere Leistungen. Keine Me 108 schaffte es, den Bestwert von 1932 zu unterbieten, bei Klemm gelang es nur Morzik (26) mit 85,4 Metern.



Drei weitere Fotos von der Startprüfung:

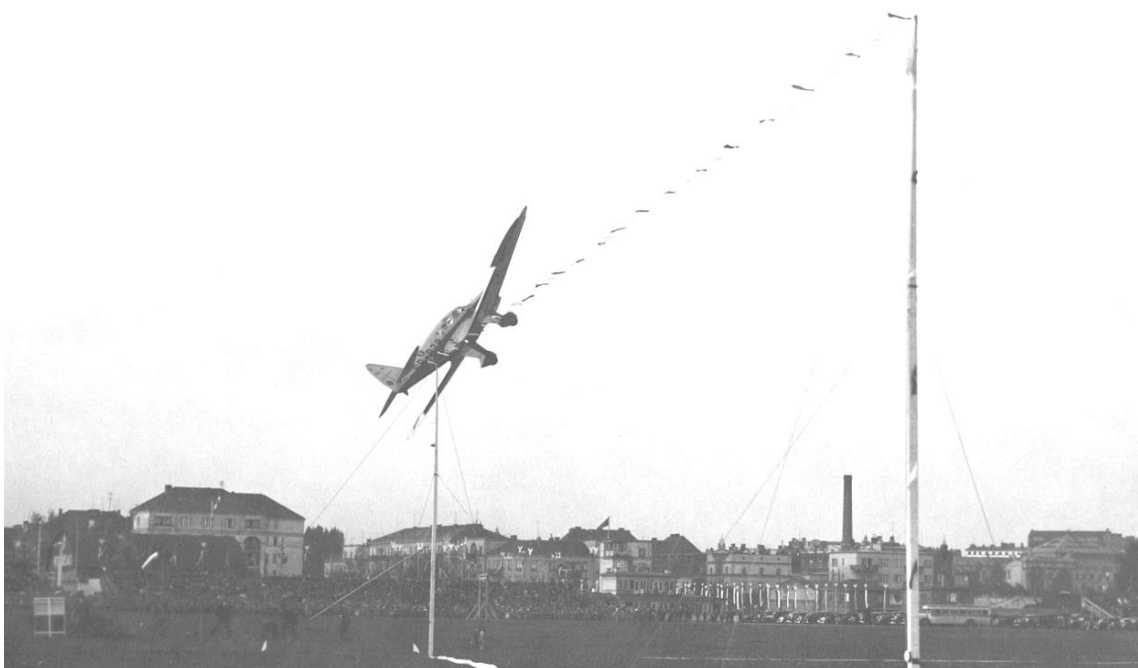
(links): Die RWD 9, OK-AMD (54), von Jan Anderle schwingt sich in einem spektakulären Steigwinkel in den Himmel. (Wikimedia)

(Wikimedia)

(rechts): Die Fluglage der Me 108 D-IGAK (15) mit Carl Francke am Steuer wirkt im Vergleich dazu eher normal. (Slg. Ott/ADL)

(Slg. Ott/ADL)

(unten): Ein eher ungewöhnliches Flugmanöver zeigt dieses Bild – der Pole Piotr Dudziński schafft nicht die nötige Flughöhe vor der Wimpelschnur und zieht kurz ihrem Reißen seine PZL 26, SP-PZL (61), in einer scharfen Linkskurve seitlich am Hindernis vorbei. (Wikimedia)



Bei der Landeprüfung sahen die Ergebnisse ähnlich aus: Die Bestmarke hatte 1932 bei 92,4 m gelegen, gleich 12 Teilnehmer unterschritten 1934 diesen Wert. Spitzenreiter war Seidemann auf Fi 97 (19), der mit 75,0 m Landestrecke auskam. An zweiter Stelle rangierte der Pole Karpinski auf RWD-9 (74) mit 76,9 m. Auch die anderen vier Fieseler-Maschinen schnitten gut ab.

Die Me 108 positionierten sich demgegenüber deutlich schlechter – Francke (15) als bester 108-Pilot kam auf eine Landestrecke von 115,2 Metern, während Osterkamp (14) sogar 151,9 m benötigte und damit an drittletzter Stelle rangierte. Brindlinger (12) ließ in dem Bemühen, eine kürzere Distanz als die anderen Me 108 zu erzielen, seine Maschine so stark durchsacken, daß der Landestoß sowohl die Fahrgestellaufhängungen als auch das Flügelmittelstück und den Rumpf in Mitleidenschaft zog. Osterkamp kommentierte kurz und trocken: „*Die Landung war s e h r kurz!*“ Damit war für Brindlinger der Wettbewerb zu Ende und die D-IZAN mußte als Totalschaden abgeschrieben werden.



Um den Landeauslauf möglichst kurz zu halten, ließ Brindlinger seine Me 108 (D-IZAN, Startnummer 12) so stark durchsacken, daß der Landestoß sowohl die Fahrgestellaufhängungen als auch das Flügelmittelstück und den Rumpf in Mitleidenschaft zog. Die Maschine mußte als Totalschaden aus dem Verkehr gezogen werden.

(Slg. Ott/ADL)

Die Klemm KL 36 bewegten sich im Mittelfeld, die kürzeste Strecke wurde für Stein (24) mit 93,6 m gemessen. Die polnischen RWD-9 unterboten fast alle den 1932er-Bestwert und sammelten damit wertvolle Punkte.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, daß bei der Start- und Landeprüfung von den drei deutschen Typen die Fi 97 eindeutig am besten abschnitt – der spätere Fieseler „Storch“ warf schon seinen Schatten voraus!

Am 5. und 6. September wurde der technische Wettbewerb mit der **Prüfung des Brennstoffverbrauchs** abgeschlossen. Die Messung und Bewertung erfolgte unter ähnlichen Bedingungen wie bei den vorangegangenen Europaflügen. Als Prüfstrecke diente ein 300 km langer Dreieckskurs, der zweimal durchfliegen werden mußte. Ein Verbrauch von 20 kg Benzin auf 100 km bildete die Nullmarke. Geringere Mengen brachten Gutpunkte, und zwar 10 Punkte für jedes Kilogramm weniger Treibstoffkonsum.

Außerdem wurde die Geschwindigkeit auf dem Verbrauchsmeßflug festgehalten und später dem erreichten Durchschnitt im Streckenflug gegenübergestellt. Lag das Streckenflugtempo mehr als 15 km/h über der Geschwindigkeit des Verbrauchsmeßflugs, gab es keine Extrapunkte für die während des Rundfluges erzielten Flugzeiten. Somit brachte eine starke Drosselung des Motors zwar günstige Verbrauchswerte, aber zugleich Punktnachteile in der Streckenflugwertung. Mit dieser Bestimmung wollte man verhindern, daß beim Benzinverbrauch „Phantasiezahlen“ herausgekitzelt wurden, die im praktischen Alltagsbetrieb unerreichbar waren.

Auffallend war bei diesem Prüfungsteil das gute Abschneiden der BFW Me 108: Die Messerschmitt-Piloten Francke (15), Junck (16) und Osterkamp (14) belegten die Plätze eins, zwei und drei. Dahinter folgten mit deutlichem Abstand die polnischen RWD-9 und PZL-26. Die anderen deutschen Flugzeugtypen Fi 97 und KL 36 kamen nur auf Verbrauchswerte in der unteren Hälfte des Wettbewerberfeldes, obwohl sie mit den gleichen Triebwerken ausgerüstet waren wie die Me 108. Offenbar machte sich beim Benzinverbrauch das Einziehfahrwerk der Messerschmitt-Maschine recht positiv bemerkbar.

Mit der Prüfung des Brennstoffverbrauchs endete der technische Wettbewerb. In der Gesamtrechnung lagen drei polnische RWD-9 (71, 74, 75) unangefochten an der Spitze. Erst mit deutlichem Punktabstand folgten die beiden Fieseler-Maschinen von Seidemann und Hubrich (19, 21). Auf Platz 6 und 7 kamen wieder zwei RWD-9 (72, 73), auf Platz 8 folgte die Fi 97 von Hirth (17). An zwölfter Stelle rangierte die Fi 97 von Bayer (18), anschließend kam die erste Me 108 mit Francke am Steuer (15). Auf Platz 16 erschien schließlich die erste Klemm KL 36, geführt von Stein (24). Alle Ergebnisse der technischen Prüfung sind den Tabellen 4a und 4b zu entnehmen, wobei erstere die gemessenen Werte enthält und letztere die erzielten Punkte.



In der Benzinverbrauchsprüfung fiel das gute Abschneiden des Musters BFW Me 108 auf, sie belegten mit deutlichem Abstand die Plätze eins bis drei. Offenbar machte sich hier das Einziehfahrwerk der Messerschmitt-Maschine recht positiv bemerkbar.



Warten auf die Meßflüge des Benzinverbrauchs. Die Kanister mit der exakt abgemessenen Treibstoffmenge stehen schon sauber aufgereiht im Flügelschatten. Vor seiner Klemm Kl 36 D-IBAV (26) ruht sich Fritz Morzik aus. (Slg. Ott/ADL)



In der Gesamtrechnung des technischen Wettbewerbs lagen drei polnische RWD-9 unangefochten an der Spitze, darunter auch die Startnummer 74, geflogen von Tadeusz Karpiński. (Archiv NAC)

Es läßt sich festhalten, daß die Polen mit ihrem Muster RWD-9 die Nase vorn hatten – ähnlich wie 1932, als die RWD-6 neben der italienischen Breda 33 die technische Prüfung mit Bestnoten beendete. Somit gab es 1934 nur einen Hauptkonkurrenten für die deutsche Mannschaft, nämlich das polnische Team. Allein die Fieseler Fi 97 hatte einigermaßen mithalten können, dagegen war das Abschneiden der Me 108 und KL 36 in der technischen Prüfung recht enttäuschend. Ob der Punktevorsprung der Polen überhaupt noch aufzuholen war, mußte nun der Streckenflug und die abschließende Prüfung der Höchstgeschwindigkeit zeigen.

*Während einer Pause in der Technischen Prüfung:
Hans Seidemann, Hellmuth Hirth und Robert Lusser (v.l.n.r.)
beim Verfolgen des Abschneidens der Konkurrenten.
(Slg. Ott/ADL)*



Die Internationale Sportkommission bei der Arbeit:

*Rechts neben dem Stuhl steht Ingenieur-Oberst Louis Hirschauer, der französische Sportkommissar und FAI-Präsidiumsmitglied. Ihn kann man getrost als den „Vater“ des „Challenge International d'Avions de Tourisme“ bezeichnen. Einzelheiten zu ihm finden sich in der ersten Folge der Berichtsreihe über die Internationalen Rundflüge (Wettbe-
werb 1929). (Slg. Szigeti/DEHLA)*

Keine besonders gute Aufnahmequalität, aber ein seltenes Zeitdokument:

Die drei Organisationsleiter der Internationalen Rundflüge 1929 bis 1934 (offiziell bezeichnet als Vorsitzende der jeweiligen Internationalen Sportkommission) unterhalten sich am Rande der Technischen Prüfung in Warschau.

(v.l.n.r., alle drei tragen einen Hut):

- Bogdan J. Kwieciński, polnischer Oberst, Mitglied des polnischen Aeroclubs und der FAI,
- Gerd von Hoeppner, Vizepräsident des Aero-Clubs von Deutschland,
- Louis Hirschauer, französischer Ingenieur-Oberst (s.o.).



Der Streckenflug

Der Tag vor dem Beginn des Streckenflugs, also in diesem Fall der 6. September, war traditionell ein Ruhetag für Mensch und Maschine. Lediglich einige Teilnehmer erledigten noch restliche technische Prüfungsaufgaben.

Das Teilnehmerfeld hatte sich inzwischen um zwei Bewerber verringert: Brindlinger war mit seiner Me 108 (12) bei der Landeprüfung ausgeschieden (Einzelheiten dazu siehe Seite 31f) und dem Italiener Vicenzi (41) widerfuhr bei der Brennstoffverbrauchsprüfung das gleiche Schicksal.

(oben):

Der Italiener Ugo Vicenzi beschädigte in der Benzinverbrauchsprüfung bei diesem Kopfstand seine Bergamo PS 1 (Start-Nr. 41, Kennz. I-MELO) derart, daß er den Rest des Wettbewerbs nur noch als Zuschauer verfolgen konnte.

(Archiv NAC)



(unten):

Ansicht der Bergamo PS 1 (I-MELO) in heller Bemalung während der Erprobung.



Am frühen Morgen des 7.9.1934 gingen insgesamt 32 Maschinen vom Flugplatz Mokotow aus auf die Reise. Die vor den Teilnehmern liegende Strecke hatte eine Gesamtlänge von 9.527 km, enthielt 27 Zwangslandeplätze und 8 weitere Kontrollpunkte, die überflogen bzw. an denen Meldungen abgeworfen werden mußten. Der genaue Streckenverlauf ergibt sich aus der auf Seite 3 abgebildeten Karte. Dieser Rundkurs durch Europa und über Nordafrika mußte bis zum 15.9. um 20.30 Uhr bewältigt werden. Wer später in Warschau-Mokotow eintraf, schied aus dem Wettbewerb aus.

1932 hatte man die Gesamtdistanz in drei Großetappen aufgeteilt und mittendrin einen Zwangsruhetag vorgeschrieben, damit sich das Feld nicht zu sehr auseinanderzog. 1934 gab es keine solche Etappenunterteilung, man hatte aber wieder einen Zwangsruhetag vorgesehen, und zwar in Tunis. Außerdem mußten die Flugzeugführer innerhalb genau festgelegter Fristen auf jedem der vorgeschriebenen Landeplätze eintreffen und ebenso bis zu jeweils festgesetzten Zeitpunkten die Plätze wieder verlassen haben. Nur in diesen Zeitfenstern waren die dortigen Beurkundungen geöffnet, d.h. zu frühes Eintreffen brachte keine Vorteile.

Landungen außerhalb der Zwangslandeplätze (Notlandungen) waren grundsätzlich zugelassen, doch zählte die Dauer des außerplanmäßigen Aufenthalts als Flugzeit.

Die Wertung des Streckenflugs erfolgte ähnlich wie 1930 und 1932 nach zwei Gesichtspunkten:

- Zuverlässigkeit (Höchstpunktzahl 160)
- Durchschnittsgeschwindigkeit (Höchstpunktzahl 180).

Im Rahmen der Zuverlässigkeitswertung bekam jeder Teilnehmer beim Start 160 Punkte gutgeschrieben. Eine Übernachtung außerhalb der vorgeschriebenen Zwangslandeplätze kostete 60 Punkte, die zweite unprogrammgemäße Übernachtung wurde mit 100 Minuspunkten bestraft. Eine dritte Übernachtung außerhalb der Zwangslandeplätze führte zum Ausscheiden.

Die Wertung der Durchschnittsgeschwindigkeit begann bei einer Untergrenze von 135 km/h, also 10 Stundenkilometer mehr als 1932. Bis 140 km/h gab es 0 Punkte, darüber steigerte sich Punktzahl proportional zur Geschwindigkeit, bis bei 210 km/h die Höchstzahl von 180 Punkten erreicht wurde. Werte über 210 km/h brachten nichts ein, da der Rundflug kein reiner Schnelligkeitswettbewerb sein sollte. Ebenso brachten Streckenflug-Durchschnittsgeschwindigkeiten, die um mehr als 15 km/h über der Geschwindigkeit bei den Brennstoffverbrauchsmeßflügen lagen, keine Gutpunkte.



Unter den von Polen gemeldeten Bewerbern befand sich auch eine britische Besatzung, nämlich Walter MacPherson und Peter Quentin Reiss, auf einer De Havilland „Puss Moth“, G-ABMD (81). Dieses „Fremdgehen“ hing damit zusammen, daß nur die Aero-Clubs meldeberechtigt waren, die sich auch an der Organisation des Wettbewerbs beteiligt hatten.

(Slg. M. Koczewski)



Zwischenlandung unterwegs auf dem Streckenflug: Zu erkennen sind auf dem Foto die De Havilland „Puss Moth“, G-ABMD (81), die Me 108 D-IMUT (14), die Aero A 200 OK-AMA (51) und die Fi 97 D-IBYR (18). (Archiv NAC)

7. September – von Warschau nach Paris

Pünktlich um 5 Uhr am Morgen des 7. September erfolgte die Startfreigabe zum Streckenflug. Die Teilnehmer verließen in Gruppen zu drei bis fünf Maschinen im Abstand von je fünf Minuten den Flugplatz Mokotow in Richtung Norden. Die Startreihenfolge war vorher ausgelost worden.



Die Junkers Ju 52/3m ce D-AFIR, Werknummer 4019, diente dem deutschen Team während des gesamten Streckenfluges rund um Europa als Begleitflugzeug.

Pilot war der DLH-Flugzeugführer Egbert Frhr. von Althaus. An Bord befanden sich u.a. drei Monteure der Firmen Klemm, Fieseler und BFW sowie zwei Mechaniker von Argus und Hirth, außerdem eine große Anzahl gängiger Ersatzteile. Als technischer Leiter dieses Sondereinsatzes fungierte Dipl.Ing. Bäumler aus Rechlin.

(Slg. M. Koczewski)

Die erste Etappe von Warschau nach Königsberg bot normalerweise keine besonderen Probleme. An diesem Morgen herrschte allerdings ziemlicher Nebel, der die Piloten zwang, den Flug ohne Bodensicht durchzuführen. In Königsberg angekommen, mußte wegen des nach wie vor herrschenden Nebels der Weiterflug nach Berlin längere Zeit gesperret werden.

Zwischenlandung der Rundflugteilnehmer am Morgen des 7. September auf dem Flugplatz Königsberg-Devau.

Im Vordergrund ist eine Gruppe von polnischen RWD-9 zu erkennen, darunter die SP-DRB (76) von Henryk Skrzyński und die SP-DRD (71) von Jerzy Bajan.



Nach Besserung des Wetters ging das Feld im Eiltempo an den Start, um die verlorene Zeit soweit wie möglich aufzuholen. Der erste Teilnehmer, der in Tempelhof eintraf, war Francke mit seiner Me 108 (15), seine Flugzeit betrug 2 Stunden und 3 Minuten.

Carl Francke traf mit seiner Me 108 D-IGAK (Startnummer 15) am 7.9.1934 als erster Teilnehmer in Berlin-Tempelhof ein.



Auf dem Teilstück Königsberg – Berlin gab es bereits die ersten Notlandungen. Der Pole Karpiński auf RWD 9 (74) mußte bei Güstebiese an der Oder herunter. Zum Glück verlief die Landung glatt, Karpiński konnte nach Behebung des Schadens wieder starten und erreichte wohlbehalten den Flugplatz Tempelhof. Weniger Glück hatte der Deutsche Stein auf seiner Klemm KL 36 (24): in der Nähe von Biesdorf (kurz vor Berlin) erlitt er einen Motorschaden und mußte aufgeben.



Wolfgang Stein hatte gleich am ersten Streckenflugtag ziemliches Pech: Seine Klemm Kl 36 D-IHEK (Startnummer 24) erlitt kurz vor Berlin einen kapitalen Motorschaden und mußte aus dem Wettbewerb ausscheiden.

(Slg. Ott/ADL)

Dr. Pasewaldt hatte zwischen Königsberg und Berlin mit technischen Problemen anderer Art an seiner Fi 97 (22) zu kämpfen:

„Etwa auf halber Strecke bemerkte ich, daß die Flächenbespannung auf der inneren Oberseite außergewöhnliche Aufwerfungen aufwies, die mich befürchten ließen, daß die Bespannung an den Spanten aufreißen könnte. Unter diesen Gedanken erwog ich zunächst eine Außenlandung. Ich entschloß mich aber dann doch, den Flug mit geringerer Geschwindigkeit fortzusetzen. In Tempelhof hoffte ich auf Werkshilfe oder zumindest auf Beratung. Aber außer einer kurzen Begrüßung durch den Staatssekretär Milch war ich mit meinem tüchtigen Begleiter völlig auf mich angewiesen. So berieten Ellenrieder und ich unsere bedenkliche Situation und kamen schließlich auf den Gedanken, uns mehrere Rollen Leukoplast auf der Sanitätsstelle Tempelhof zu besorgen, um damit alle Nahtstellen über den Spanten fest zu überkleben und so weiter unser Heil zu versuchen. Ich bin noch heute dem Schicksal dankbar, daß unser Versuch Hilfe zu bekommen fehlgeschlagen ist. Denn hätte Herr Milch für offizielle Hilfestellung durch amtliche Aufsichtsorgane gesorgt, wäre uns mit Sicherheit die Fortsetzung des Fluges verwehrt worden. So haben nur einige „Passanten“ diesen blessierten Vogel mit irgendwelchem Gemurmel bestaunt, was uns nicht von unserem Weiterflug abhielt.



Wieder in der Luft, betrachtete ich mit Argusaugen unseren Vogel, der einem Studenten nach einer tapferen Mensur glich. Drei Rollen Leukoplast hatten wir verarbeitet! Und das wichtigste war: Keine Naht zeigte eine Neigung aufzugehen!“

Der Pole Płonczyński auf RWD 9 (75) mußte in Berlin Schäden an seiner Maschine reparieren und blieb deshalb dort, während die übrigen Wettbewerber alle zur nächsten Etappe Köln weiterflogen. Die Spitzengruppe, bestehend aus den Deutschen Junck und Francke auf Me 108 (Wettbewerbsnummer 16 und 15), traf um 14.30 h in der Domstadt ein. Beide flogen ohne Verzug nach Brüssel weiter und erreichten auch als erste um 17.10 h und 17.11 h Paris.

Dr. Pasewaldts Fi 97 D-IDA-(Startnummer 22) zeigte unterwegs zwischen Königsberg und Berlin ungewöhnliche Aufwerfungen der Flügelbespannung. Es war zu befürchten, daß der Stoff an den Spanten aufreißen könnte. In Tempelhof angekommen, überklebten er und sein Begleiter Ellenrieder alle kritischen Nahtstellen mit reichlich Leukoplast. Und siehe da: Das Provisorium hielt bis zum Ende der Tagesetappe durch!

Das Foto stammt übrigens nicht vom Streckenflug. Die aufgereihten Benzinkanister zeigen an, daß es während der Prüfung des Brennstoffverbrauchs entstand.

(Slg. Ott/ADL)



(oben): Die italienische Mannschaft wurde bei Überführungsflug nach Warschau durch Schlechtwetter aufgehalten und traf verspätet ein. Hier drei der italienischen Maschinen, aufgenommen beim Zwischenstopp in Berlin. (Slg. Ott/ADL)
 (unten): Zwischenlandung der PZL 26, SP-PZM (62), von Ignacy Giedgowd in Berlin-Tempelhof. (Slg. Kössler/ADL)



In der Aero A 200, OK-AMA (51), saß Vojtěch Žáček am Steuer. Seine Maschine war mit einem Walter „Bora“-Sternmotor ausgerüstet. Im Gegensatz zu den deutschen und polnischen Tiefdeckern war die tschechische Maschine nicht freitragend ausgelegt sondern hatte verspannte Flügel.

Der Italiener Colombo (43) mußte auf dem Abschnitt Berlin – Köln in der Nähe von Arnsberg notlanden, weil das Motorfundament seiner Breda 42 gebrochen war, und bei der Landung ging seine Maschine restlos zu Bruch.



*Dem Italiener Ambrogio Colombo brach auf dem Streckenabschnitt Berlin – Köln das Motorfundament seiner Breda 42 I-OMBO (Startnummer 43). Bei der fälligen Notlandung in der Nähe von Arnsberg erlitt die Maschine Totalschaden.
(Archiv NAC)*

In Köln blieben die beiden Deutschen Bayer auf Fi 97 (18) und Eberhard auf KL 36 (23) liegen, um Schäden an ihren Flugzeugen zu reparieren. Auch für Dr. Pasewaldt war in Köln-Ehrenfeld zunächst Endstation, weil sich auf dem Abschnitt Berlin – Köln der Öltank seiner Fieseler in den Halterungen gelöst und selbständig gemacht hatte. Dadurch war die Ölzuleitung zum Motor gebrochen und die ganze Windschutzscheibe mit Schmieröl überschüttet worden. Weil auf Grund der fortgeschrittenen Stunde kein Werftpersoneel mehr auf dem Platz war, blieb nur eine Reparatur mit Bordmitteln übrig. Pasewaldts Begleiter Willy Ellenrieder (später Flugkapitän bei der DLH) kam seine Bordwart-Ausbildung bei der DVS sehr zupaf. Binnen vier Stunden war die Instandsetzung erledigt.



*(oben):
Eberhard Kraft mußte länger in Köln bleiben als vorgesehen, um Schäden an seiner Klemm Kl 36 D-IJIP (23) zu reparieren.*

*(rechts):
Auch Walter Bayer blieb ein längerer Aufenthalt in Köln zwecks Reparatur eines Schadens an seiner Fieseler Fi 97 D-IBYR (18) nicht erspart.*



Insgesamt 24 der in Warschau gestarteten Flugzeuge erreichten noch abends vor Beurkundungsschluß die französische Hauptstadt Paris. Unter ihnen befanden sich 8 deutsche Teilnehmer, nämlich Junck (16), Francke (15), Morzik (26), Osterkamp (14), Krueger (25), Seidemann (19), Hirth (17) und Hubrich (21).



Mit der reibungslosen Brennstoffversorgung stand und fiel der ganze Wettbewerb: Etliche Mineralölgesellschaften hatten an allen wichtigen Zwischenlandeplätzen eigene Tankstationen aufgebaut, um die Europaflieger schnellstmöglich versorgen zu können. Auf dem in Warschau aufgenommenen Foto präsentieren sich friedlich nebeneinander die Stationen der Firmen Stanavo (Esso), Mobiloil, Shell und Polmin (staatliche polnische Mineralölgesellschaft).
(Slg. Ott/ADL)

Von den deutschen Teilnehmern erreichten bis zum Abend des ersten Streckenfluges insgesamt 8 Maschinen die französische Hauptstadt Paris. Dazu gehörte auch die Fi 97 D-IVIF (17) mit Wolf Hirth am Steuer.

(Slg. M. Kuczewski)



Blick in die komfortable Kabine der BFW-Messerschmitt Me 108. Die beiden Vordersitze waren nebeneinander angeordnet und besaßen Doppelsteuerung. Auch die hinteren Sitze befanden sich nebeneinander, und alle vier Plätze waren mit bequemer Polsterung versehen.
(Slg. Lange)

7. September – Zwischenstation Berlin-Tempelhof

Am ersten Tag des Streckenflugs stand die Etappe von Warschau bis nach Paris auf dem Programm. Nach dem Start in Warschau-Mokotow verlief die Route quer über Deutschland von Königsberg nach Berlin und weiter bis nach Köln. Im Flughafen Berlin-Tempelhof fand zu Ehren der Europaflug-Teilnehmer ein großer „Bahnhof“ statt, an dem alle Kreise vertreten waren, die in der deutschen Luftfahrt Rang und Namen hatten.

Aus der Fülle der zahllosen Bilder, die am Rande des Wettbewerbs in Tempelhof und anderen Zwischenstationen von etlichen Fotoreportern „geschossen“ wurden, soll auf den folgenden Seiten eine Auswahl gezeigt werden.



*Werner Junck (ehem. Heinkel-Chefpilot, 1934 Einflieger bei BFW und Wettbewerbsteilnehmer auf der Me 108 D-IJES), rechts neben ihm Wolfgang von Gronau (ehem. Vorstandsmitglied der DVS, 1934 Präsident des Deutschen Aero-Clubs).
(Slg. Ott/ADL)*

(v.l.n.r.):

- Friedrich Siebel (Mitgesellschafter der Leichtflugzeugbau Klemm GmbH, Präsident des Aero-Clubs von Deutschland),
- Dipl.Ing. Kurt Bäumler (DVL),
- Hugo Geyer (Ministerialrat und Abteilungschef im RLM).

(Slg. Ott/ADL)



(v.l.n.r.):

- Dipl.Ing. Roluf Lucht (Chefingenieur im Techn. Amt des RLM),
- Wolfgang Stein (Fluglehrer bei DVS Schleißheim, später Flugbetriebsleiter bei Focke-Wulf in Bremen),
- Werner Junck (s.o.).

(Slg. Ott/ADL)

(v.l.n.r.):

- Peter Rakan Kokothaki (kaufm. Direktor, Mitglied im Vorstand BFW/Messerschmitt),
- Richard Kopp (Kunstfluglehrer an der Klemm-Fliegerschule Böblingen),
- Dipl.Ing. Bernhard Alpers (RLM Techn. Amt, Gruppenleiter in der Abt. Flugzeuge).

(Slg. Szigeti/DEHLA)



(v.l.n.r.):

- Robert Lusser (Leiter des Projektbüros bei BFW/Messerschmitt),
- Walter Hübner (Dipl.Ing. in der Flugabteilung der DVL, Vertreter Deutschlands in der FAI),
- Peter Rakan Kokothaki (s.o.)

(Slg. Szigeti/DEHLA)

(v.l.n.r.):

- Dipl.Ing. Bernhard Alpers (s.o.),
- Wolfgang Stein (s.o.),
- Dr. Georg Pasewaldt (Direktor der DVS Stettin),
- Gerhard Hubrich (s. Seite 20).

(Slg. Szigeti/DEHLA)



- Werner Junck (s.o.),
- Eberhard Milch, Staats-
sekretär im RLM.
(Slg. Szigeti/DEHLA)



(v.l.n.r.):
- Theodor Osterkamp
(RLM, Kommandeur der
Jagdfliegerschule Wer-
neuchen),
- Robert Lusser (s.o.),
- Werner Junck (s.o.),
- Friedrich Siebel (s.o.).
(Slg. Ott/ADL)

(v.l.n.r.):
- Unbekannt,
- Walter Günter (Leiter des
Projektbüros der Ernst-
Heinkel-Flugzeugwerke,
- Karl Schwärzler (Chef-
konstrukteur der Ernst-
Heinkel-Flugzeugwerke).
(Slg. Szigeti/DEHLA)



*Dipl.Ing. Willy Messerschmitt
(Vorstandsmitglied der
Bayerischen Flugzeugwerke
A.-G. und Geschäftsführer
der Messerschmitt Flug-
zeugbau GmbH).*
(Slg. Ott/ADL)



*(links):
Dipl. Ing. Kurt Tank (Techni-
scher Direktor und Vorstands-
mitglied der Focke-Wulf-
Flugzeugbau AG).*
(Slg. Ott/ADL)

*(unten):
- Dipl.Ing. Carl Francke (DVL),
- Dipl.Ing. Bernhard Alpers (s.o.),
- Wolfgang Stein (s.o.),
- Dr. Georg Pasewaldt (s.o.).*
(Slg. Ott/ADL)



8. September – von Frankreich nach Spanien

Der in Berlin zurückgebliebene Pole Płonczyński (75) und sein auf dem Abschnitt Königsberg – Berlin notgelandeter Landsmann Karpiński (74) verließen erst am Mittag des 8. September den Flughafen Tempelhof. Trotzdem schafften sie es, via Köln, Brüssel und Paris an diesem Tag noch bis nach Bordeaux zu kommen.

Dr. Pasewaldt, der die Nacht in Köln verbracht hatte, gelang es am Morgen, wieder Anschluß an das Hauptfeld zu finden:

„Bei der Ankunft in Paris - ich schätze es war zwischen 8 und 9 Uhr - war das ganze Team noch in Paris versammelt, weil die Strecke nach Bordeaux wegen Nebels noch nicht für den Start freigegeben war. Die Unruhe unter den Teilnehmern war teilweise zur Nervosität gesteigert, so daß bei Freigabe des Starts sich die Konkurrenten nicht schnell genug auf die Strecke begeben konnten.“

Mit arger Skepsis betrachtete ich diese unangebrachte Geschäftigkeit und mahnte meinen ebenfalls drängenden Begleiter zu absoluter Ruhe. Nach meiner Erfahrung sollten wir erst einmal die ersten Meldungen von der Strecke abwarten, da ein QBI (d.h. Startverbot wegen Schlechtwetter) so schnell nicht zu vergessen ist. Als ich mit Ellenrieder gemütlich am Frühstückstisch saß, trafen bereits die ersten Notlandemeldungen, teilweise sogar mit Bruch im Gefolge, in Paris ein. Diese steigerten sich innerhalb der nächsten Viertelstunde mehr und mehr, so daß ich beschloß, noch eine Stunde zu warten und erst dann in aller Ruhe an den Start zu denken. Meiner Erinnerung nach hatten nur ein oder zwei Teilnehmer Bordeaux ohne nennenswerten Zeitverlust erreicht. Mir gelang, wenn auch immer noch Nebelschwaden auf der Strecke waren, die unverzögerte Landung in Bordeaux.“

Zu denjenigen, die sich gleich nach der Startfreigabe in Paris inmitten des Hauptfeldes auf die Reise nach Bordeaux begeben hatten, gehörte auch Seidemann mit seiner Fi 97 (19). Ihm widerfuhr genau das, was sein Team-Kollege Pasewaldt bewußt vermieden hatte – wie Co-Pilot Dempewolf notierte:

„Die günstigen Wettermeldungen, die für den nächsten Tag ausgegeben worden waren, erwiesen sich leider als falsch. 80 km vor Bordeaux gerieten wir in starken Nebel und waren gezwungen, über die Wolken zu gehen. Nach halbstündigem Flug entschloß sich Seidemann, nach unten durchzustößen. Aber hier war es derart diesig, daß wir uns zur Notlandung entschlossen. Bei der Suche nach einem geeigneten Platz entdeckten wir auf einer großen Wiese drei Maschinen, und zwar die von Morzik, Wolf Hirth und einem Tschechen, denen wir uns dann zugesellten. Eine Stunde später konnten wir aber schon weiter und kamen als erste deutsche Maschine in Bordeaux an.“

Ähnlich erging es Francke; auch er war mit seiner Me 108 (15) gezwungen, wegen des starken Nebels auf freiem Feld zwischenzulanden, konnte aber ebenso wie Seidemann nach Wetterbesserung den Flug nach Bordeaux unbehelligt fortsetzen. Dagegen mußte Hubrich (21) sich nach einer Notlandung bei Mirambeau mit französischen Gendarmen herumplagen, die seine Maschine umständlich durchsuchten und sich dann mit den Papieren auf den Weg in die nächste Stadt machten. Stunden vergingen, das Wetter klarte auf, die Sonne brach durch. Hubrich und sein Begleiter Wilzer saßen wie auf glühenden Kohlen, denn die nutzlos verlorene Zeit zählte gemäß Reglement als Flugzeit! Endlich wurde die Erlaubnis zum Weiterflug erteilt. In Bordeaux angekommen, gab es eine längere Diskussion, ob die Zeit des durch französische Behörden unnötig verlängerten Zwangsaufenthalts neutralisiert werden könnte – letzten Endes wurde sie es aber nicht.

Noch härter traf es Krueger auf KL 36 (25): Bei der Notlandung in der Nähe von Mont Richard wurde seine Maschine so beschädigt, daß er ausscheiden mußte.



Ernst Krueger mußte am 8.9. seine Klemm Kl 36 D-IDIR (Startnummer 25) in Frankreich unweit von Mont Richard notlanden. Dabei wurde das Flugzeug so beschädigt, daß er nicht mehr weiter am Wettbewerb teilnehmen konnte.

(Slg. Ott/ADL)

Alle glücklich in Bordeaux eingetroffenen Maschinen mußten wegen der schlechten Wetterlage zunächst am Boden bleiben. Erst gegen Mittag wurde Starterlaubnis für den nächstfolgenden Abschnitt nach Pau am Rande der Pyrenäen erteilt. Seidemann und Dempewolf mit ihrer Fi 97 (19) widerfuhr auf dieser Etappe ein lautstarkes Malheur:

„Auf dem Fluge nach Pau ging plötzlich unter der Motorhaube eine furchtbare Knallerei los. Ein Auspuffstutzen mußte gebrochen sein und nun bestand die Gefahr, daß die heißen Auspuffgase, die nicht ins Freie treten konnten, den Vergaser in Brand setzten. Das Glück war uns jedoch hold und wohlbehalten — wenn auch unter ohrenbetäubendem Lärm — landeten wir in Pau, wo schnell ein neuer Auspuffstutzen montiert wurde.“

Auf dem Streckenabschnitt Bordeaux – Pau brach an der Fi 97 D-IPUS (19) von Seidemann ein Auspuffstutzen. Abgesehen von dem ohrenbetäubenden Lärm, den der Schaden verursachte, bestand die Gefahr, daß die unkontrolliert ins Freie strömenden Abgase den Vergaser in Brand setzen würden. Zum Glück ging bis Pau alles gut und dort erhielt die Maschine einen neuen Auspuffstutzen.

(Slg. Ott/ADL)



Der folgende Streckenabschnitt nach Madrid war in seiner Schwierigkeit ebenfalls nicht zu unterschätzen, denn nach Auskunft der Meteorologen waren die Pyrenäen fast durchgängig mit dichten Nebelschwaden überzogen. Allerdings liegen die Prognosen der „Wetterfrösche“ – damals wie heute – auch mal daneben, und dies war zum Glück auf dem Abschnitt Pau – Madrid der Fall: Unmittelbar hinter den Pyrenäen begann allerschönstes Wetter, so daß die restliche Flugstrecke bis nach Madrid kein Problem bereitete.

Dafür hatten die Europaflug-Teilnehmer, in der spanischen Hauptstadt angekommen, mit ganz anderen Schwierigkeiten zu kämpfen: Es war ein Generalstreik im Gange, verbunden mit örtlichen Schießereien zwischen Verfechtern des linken und des rechten Lagers. Ein Militäromnibus fuhr die Flieger bis an die Außenstadt, weiter ging es nicht, weil andernfalls Gefahr bestand, daß auf den Bus geschossen würde. Daher waren nun Aussteigen und ein längerer Fußmarsch angesagt, um das im Zentrum gelegene Hotel zu erreichen.

Insgesamt landeten im Laufe des Nachmittags 25 Flugzeuge in der spanischen Hauptstadt. Neben Seidemann, Hubrich und Dr. Pasewaldt verbrachten noch sechs weitere Europaflug-Teilnehmer die Nacht in Madrid. Die übrigen 16 Wettbewerber flogen weiter nach Sevilla.

Die Strecke Madrid – Sevilla führte über die trostlose Einöde und das Steingeröll des Hochlandes von Toledo sowie das menschenleere Steinmeer von Cordoba und stellte so ziemlich die schwierigste und gefahrvollste des ganzen Fluges dar. Die 16 weitergeflogenen Teilnehmer schafften diesen Abschnitt zum Glück wohlbehalten und übernachteten in Sevilla – bis auf zwei:

Die beiden Polen Włodarkiewicz (65) und Grzeszczyk (63) beschlossen, nicht in Sevilla zu bleiben sondern weiterzufliegen gen Afrika: Und sie schafften es tatsächlich, um kurz vor 19 Uhr als erste Europaflugpiloten den Zwangslandeplatz Casablanca zu erreichen – 1.963 km von Paris entfernt !



Die beiden polnischen PZL 26, geflogen von Szczepan Grzeszczyk (Nr. 63, SP-PZN) und Andrzej Włodarkiewicz (Nr. 65, SP-PZP) landeten am Abend des 8. September wohlbehalten in Casablanca. Sie erreichten damit als einzige Europaflug-Teilnehmer schon an diesem Tag den afrikanischen Kontinent.

9. September – Ankunft in Nordafrika

Am 9. September machte sich das Gros der Teilnehmer von Spanien aus auf den Weg nach Nordafrika. Von Sevilla aus führte der Kurs gen Süden über die Meerenge von Gibraltar, und nach Überfliegen der vorgeschriebenen Wendemarken Tanger und Rabat war Casablanca an der marokkanischen Atlantikküste der nächste Landeplatz. Von dort ging es dann weiter mit Zwischenlandungen in den Orten Meknes und Sidi-Bel-Abbes nach Algier.

Bis zum Mittag waren, von Sevilla kommend, folgende Teilnehmer in Casablanca gelandet: Francke (15), Junck (16), Hirth (17), Zacek (51), Ambruz (52), Anderle (54), Dudziński (61), Giedgowd (62), Balcer (64), Bajan (71), Floryanowicz (73), MacPherson (81).

Carl Francke landete mit seiner Me 108, Start-Nr.15, D-IGAK, am Vormittag des 9. September 1934 auf dem Flugplatz von Casablanca (Marokko).



Aus Madrid trafen u.a. Osterkamp (14), Seidemann (19), Hubrich (21), Pasewaldt (22) und Morzik (26) in Casablanca ein. Hubrich notierte über den Flug von Spanien nach Nordafrika:

„Um 6.14 Uhr wird für mich der Start in Madrid freigegeben. Es beginnt ein herrlicher Tag. In Sevilla lande ich, um zu tanken und die Abwurfbeutel für die Wendemarken in Tanger und Rabat in Empfang zu nehmen, die wir zur Kontrolle abzuwerfen haben. Zwischen Cadix und Gibraltar geht es über das Wasser nach Afrika. Die Hitze in meiner Mühle ist groß. Die Belüftungskappen wage ich nicht zu öffnen, um keine Geschwindigkeitseinbuße zu erleiden. Mein Kurs führt in mehr oder weniger großem Abstand entlang der Küste, die teilweise im Nebel liegt. Ich lande auch bald bei größter Hitze auf dem staubigen Platz in Casablanca. Während ich sonst nur für Benzin und Öl Interesse hatte, hier schrie ich nach Wasser. Fritz Morzik hatte kurz vor Casablanca eine Notlandung gebaut. Er war sich seines Motors nicht mehr sicher und bat mich, beim weiteren Flug in das unwirtliche Land bei ihm zu bleiben.“

Während gut die Hälfte der Europaflug-Teilnehmer bereits Nordafrika unsicher machte, befanden sich eine ganze Reihe von Wettbewerbern noch auf dem europäischen Kontinent. Im französischen Pau am Fuße der Pyrenäen hatten Bayer (18), Eberhard (23), Francois (42), Skrzypiński (76), de Angeli (44), Buczyński (72) und Sanzin (46) übernachtet und mußten zunächst einmal die Strecke Pau – Madrid – Sevilla bewältigen, bevor sie sich auf den Sprung zum afrikanischen Kontinent begeben konnten. Noch weiter zurück hingen die beiden Polen Karpiński (74) und Płonczyński (75), die von Bordeaux aus gen Süden starteten. Karpiński schied noch am gleichen Tag aus, während es seinem Landsmann Płonczyński gelang, sich bis zum Ende des Wettbewerbs in die Spitzengruppe vorzukämpfen – eine beachtliche Leistung.



Die Aero A 200, Startnummer 52, Zulassung OK-AMB, des Tschechen Ján Ambruš während seines Zwischenaufenthalts in Casablanca (Marokko).

Inzwischen waren die beiden Polen Grzeszczyk (63) und Włodarkiewicz (65), die bereits am Vortag Casablanca erreicht hatten, schon auf dem Wege nach Algier. Auch die anderen Europaflug-Piloten, die bis zum Mittag in Casablanca eingetroffen waren, hielten sich nicht über Gebühr dort auf sondern verließen die marokkanische Stadt alsbald wieder in Richtung Osten – gen Algier und dem Fernziel Tunis.

Hubrich berichtete:

„So zogen wir über die kahle Gegend nach Meknes und später nach Sidi-Bel-Abbes in Höhen zwischen 1.000 und 2.000 Metern. Kurz bevor ich das Zielband in Sidi überfliege, gibt es einen Krach und Unrundlauf meines Motors. Im ersten Schreck vermute ich Kolbenbruch. Glücklicherweise sind die Eingeweide meines Motors aber in Ordnung. Eine Zündkerze hatte sich selbständig gemacht und war nun mit dem Explosionsdruck durch die Motorhaube im All verschwunden.

Die Dämmerung in jener Gegend dauert nur wenige Minuten, dann ist es dunkle Nacht. Vierhundert Kilometer sind es bis Algier, und es ist schon 17 Uhr. Um 19 Uhr ist es dunkel. Der Motor springt an und läuft gut. Die Startflagge geht runter und ab geht die Post. Nach 250 Kilometer steht vor mir eine schwarze Gewitterwand. Die Sache wird etwas mulmig, denn die Berge, die wir gleich passieren müssen, sind 1.600 Meter hoch. Aber noch vor dem Gewitter erreiche ich Algier und drücke nun schon in der Dämmerung von der Höhe herunter in den Platz, der mir sein starkes Scheinwerferlicht entgegenhält.“

Ebenso wie Hubrich landete auch Seidemann (19) erst bei Eintritt der Dunkelheit in Algier, gerade noch rechtzeitig zur Beurkundung! Dr. Pasewaldt (22) und Bayer (18) übernachteten in Sidi-Bel-Abbes.



Wolf Hirth landete mit seiner Fi 97, D-IVIF (17), am 9. September als dritter Teilnehmer des Europarundflugs in Casablanca und damit auf dem afrikanischen Kontinent. (Slg. M. Koczewski)



Der Italiener Piero de Angeli hatte am 8. 9. im französischen Pau am Fuße der Pyrenäen übernachtet. So mußte er mit seiner Breda 42 I-GOGA (44) zunächst die Strecke Pau – Madrid – Sevilla bewältigen, bevor der Sprung zum afrikanischen Kontinent anstand. (Slg. Ott/ADL)

10. September – Ruhetag in Algier

Der ursprünglich für Tunis angesetzte Zwangsruhetag wurde kurzfristig auf Algier vorverlegt. Fast alle Teilnehmer nutzten die Zwangspause, um ihre Flugzeuge zu überholen und die Triebwerke gründlich zu reinigen.

Ankunft in Algerien: Auf dem Foto sind die beiden Me 108 D-IGAK und D-IJES zu erkennen, geflogen von Carl Francke und Werner Junck. Im Hintergrund stehen die Aero A 200 OK-AMA des Tschechen Vojtěch Žáček und eine polnische PZL 26, deren genaue Identität sich wegen der schlechten Bildqualität nicht ermitteln lässt.



Fritz Morzik, der bereits am Vortag in der Nähe von Casablanca mit seiner KL 36 (26) eine Notlandung hatte vornehmen müssen, weil sein Motor nicht sauber arbeitete, gab in Algier auf. Am nächsten Tag waren zwar nur 767 Kilometer zurückzulegen, aber das Wüstenterrain, das es zu überfliegen galt, war vollkommen unwirtlich, mit einem unzuverlässigen Triebwerk also zu riskant. Morzik flog dann trotzdem außer Konkurrenz weiter mit. Aus ähnlichen Gründen schieden auch die beiden Polen Grzeszczyk (63) und Floryanowicz (73) am 10. September aus dem Wettbewerb aus.



*Am 10. September 1934 schieden die beiden Polen Szczepan Grzeszczyk (PZL 26, Startnr. 63, SP-PZN) und Stefan Floryanowicz (RWD 9, Startnr. 73, SP-DRA) nach der Ankunft in Algier aus dem Wettbewerb aus.
(oberes Foto: Slg. Butkiewicz)
(unteres Foto: Wikimedia)*



In Algier hatte der französische Gouverneur alle Europaflieger am Vormittag zu einem Empfang geladen. Dr. Pasewaldt (22), der am Morgen von Sidi-Bel-Abbes kommend in Algier gelandet war, schaffte es gerade noch, an dem Empfang teilzunehmen. Allerdings geriet die Fahrt vom Flugplatz zum Gouverneurspalast zu einer lautstarken Demonstration arabischen Nationalitätsstrebens:

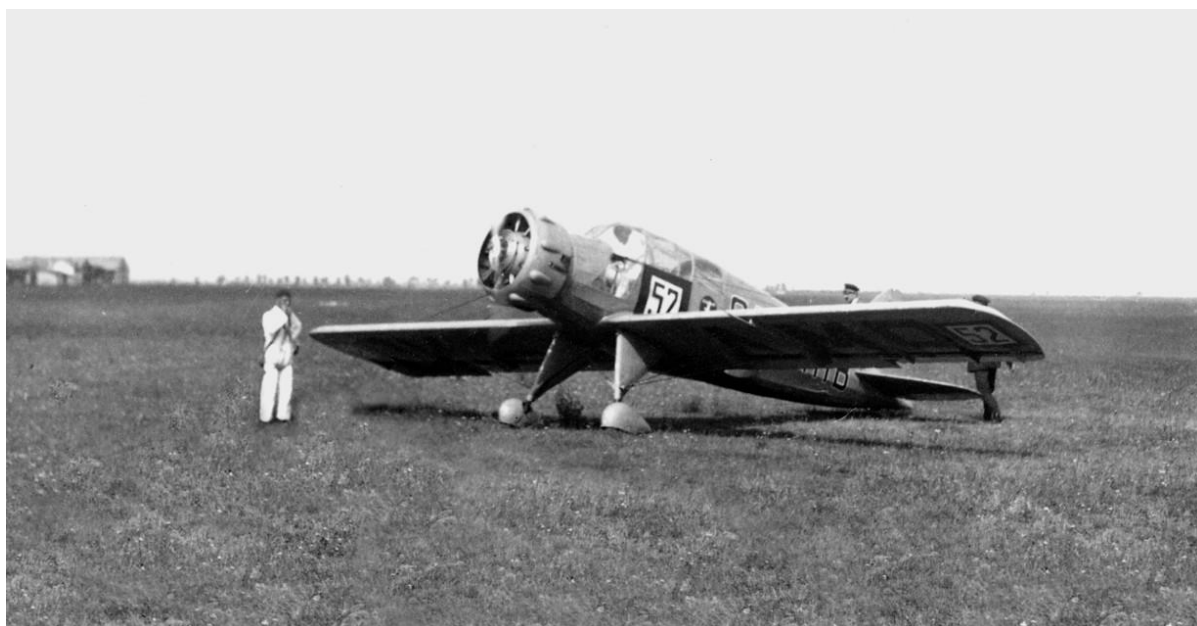
„Die Fahrt war von mehr oder weniger peinlichen Zwischenfällen begleitet – zumal diese unsere Wagenkolonne aufhielten und wir nur mit Verspätung eintreffen konnten. Dies wurde dadurch hervorgerufen, daß jugendliche Araber uns mit „Heil Hitler“- Rufen feierten und Hakenkreuzfahnen schwangen und schließlich, nachdem sie sich Platz auf den Trittbrettern der Wagen gesichert hatten, unsere Fahrt bis zum Gouverneurs-Palast unter ständigem enthusiastischem Hochschreien begleiteten.“

Durch den Ruhetag hatten sich bis zum Abend in Algier insgesamt 24 Teilnehmer versammelt, die auch dort übernachteten. Dazu zählten die Deutschen Osterkamp (14), Francke (15), Junck (16), Hirth (17), Bayer (18), Seidemann (19), Hubrich (21) und Pasewaldt (22), die drei Tschechen Zacek (51), Ambruz (52) und Anderle (54) sowie die Polen Dudzinski (61), Giedgowd (62), Balcer (64), Wlodarkiewicz (65), Bajan (71), Buczynski (72), Floryanowicz (73), Skrzypinski (76) und der Engländer MacPherson (81).

In Sidi-Bel-Abbes übernachteten als Nachzügler die drei Italiener Francois (42), Tessore (45) und Sanzin (46).



Fritz Morzik hatte mit seiner KL 36, D-IBAV (26), in der Nähe von Casablanca eine Notlandung vornehmen müssen, weil der Motor nicht sauber arbeitete. Er setzte danach seine Reise zwar noch bis Algier fort, verzichtete aber auf eine weitere Teilnahme am Wettbewerb. Die anstehende Tagesetappe nach Tunis verlief nämlich über vollkommen unwirtliches Wüstengebiet, und das Unfallrisiko war ihm mit einem unzuverlässigen Triebwerk einfach zu hoch. Morzik flog dann die hinter Tunis folgenden Streckenabschnitte außer Konkurrenz weiter mit.



Der Tscheche Ján Ambruš auf seiner Aero A 200 OK-AMB (52) verbrachte den Ruhetag 10. September in Algier.

11. September – von Algier nach Tunis

Für den 11. 9. stand die Tagesetappe Algier-Tunis auf dem Programm, mit einem 200 km-Abstecher ins Landesinnere zur Oase Biskra. Die Flugstrecke betrug nur 767 km, verglichen mit den bisherigen Tagesetappen von 1.500 km und mehr war sie also erheblich kürzer. Daher gelang es auch den letzten Nachzüglern, noch zum Hauptfeld aufzuschließen.

Hubrich war diese Tagesetappe trotz ihrer Kürze offenbar nicht ganz geheuer, in seiner Schilderung ist deutlich der Respekt vor der Wüste und der herrschenden Hitze zu spüren:

„Kurz nach 6 Uhr kann ich starten. Die Berge steigen sofort auf 1.000 Meter und stecken im Dreck drin. Also geht's durch die Wolken, denn es ist ja auch viel beruhigender zu fliegen, ohne die wilden Klamotten da unter sich zu sehen. Die Berge sind überquert, die Wolken lösen sich auf, und vor uns liegt die große Wüstenebene Hodna. Vorbei geht es an dem 50 Kilometer langen Hodna-Salzsee, deutlich erkennt man hier und dort Karawanenwege. Etwas Wasser wird sichtbar und etwas Grün ist dabei. Eine Stadt entsteht vor unseren suchenden Augen. Die etwas kühlere Anflughöhe gebe ich auf und kurz darauf lande ich auf dem Platz der Oase Biskra.

Eine Hitze wie im Backofen, in die man plötzlich ganz unvermittelt hineingerät. Der Platz ist in eine undurchdringliche rote Staubwolke eingehüllt. Wenn ein Propeller läuft, kann man das nächststehende Flugzeug nicht mehr sehen. Dick legt sich der feine rote Sand auf die Maschinen, dringt in Kabine und sonstwohin und färbt unser Zeug rot. Hier ist größte Vorsicht beim Benzin- und Ölaufkippen geboten. Als ich den gefüllten Öltrichter in den Tank laufen lassen will, muß ich ihn wieder fortgießen. Es ist zu viel Sand drin, und meiner fehlenden Siebe wegen muß ich besonders vorsichtig sein. Nur fort von hier und so schnell wie möglich, so gerne ich mir auch die Eigenartigkeit der Landschaft etwas näher angesehen hätte. Nach Öl und Benzin für den Motor wird noch einmal Eiswasser in den Bauch gegossen und zwanzig Minuten später stehe ich schon wieder an der Startflagge.

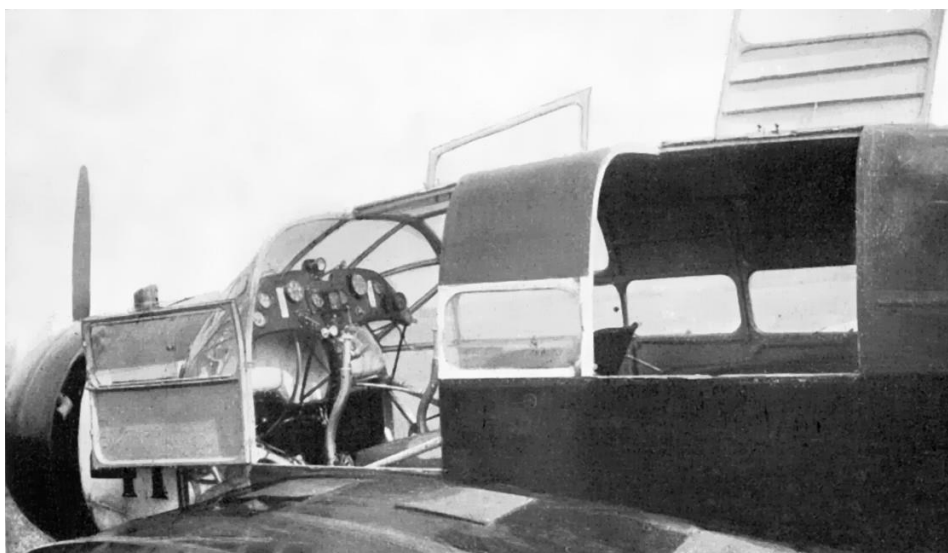
Sofort suche ich die kühlere Höhe auf, die ich auch haben muß, um die 2.000 Meter hohen Berge zu überfliegen, die auf meinem Fluge nach Tunis vor mir liegen. Gestrichen Korn, nicht einen Fingerbreit vom Kurs ab, geht es an diesen kahlen Felsbrocken vorbei. Wenn nur hier nicht der Motor verreckt, sind die Gedanken, denn die Gegend unter uns ist hoffnungslos.“

Zum Glück waren auf dieser Tagesetappe keine Ausfälle zu verzeichnen, alle noch im Wettbewerb befindlichen Maschinen erreichten heil den Zielort Tunis. Nach ihrer Ankunft nutzten fast alle Teilnehmer den Rest des Tages, um sich und ihre Flugzeuge auf die bevorstehende Mittelmeer-Überquerung am nächsten Tag vorzubereiten.



(oben): Der Italiener Ernesto Sanzin hatte nicht in Algier sondern in Sidi-Bel-Abbes übernachtet und hatte am 11.9. einen weiteren Weg bis Tunis. An seiner Breda 39 S, I-LUDO (46) ist der verstreute und verspannte Tiefdeckerflügel gut erkennbar. (Slg. Ott/ADL)

(rechts): Interessante Sicht in das Innere der italienischen Bergamo PS-1.



12. September – über das Mittelmeer nach Rom

An diesem Tag ging es unmittelbar nach dem Start in Tunis auf das Mittelmeer hinaus, um nach gut 200 km über See in Palermo auf Sizilien zu landen. Zur Sicherheit flogen die teilnehmenden Flugzeuge in Gruppen zu je fünf Maschinen. Außerdem hatte die italienische Marine entlang der Flugstrecke alle 50 km Sicherungsschiffe stationiert und ließ zusätzlich in der Luft drei Savoia-Flugboote patrouillieren.

Ein heftiger Gegenwind zwang viele Teilnehmer, über dem Meer nur in einer Höhe von 5 bis 10 Metern zu fliegen, weil die Winde nach unten zu abflauten.

Von Palermo aus führte der Kurs zum Zwangslandeplatz Neapel. Um einen Zeitgewinn unrechtmäßiger Art durch Abschneiden des vorgesehenen Kurses über das Tyrrhenische Meer hinweg zu verhindern, waren in Messina und in Kalabrien Wendemarken eingeschaltet. Zur großen Enttäuschung der einheimischen Bevölkerung mußte ihr Landsmann Tessore mit seiner Breda 39 S (45) in Neapel aufgeben. Ohnehin war das Abschneiden der ganzen italienischen Mannschaft mehr als bescheiden – in erster Linie eine Folge der seit dem Wettbewerb 1932 kaum weiterentwickelten Flugzeugtypen, wie die Fachleute bemerkten.

Von Neapel ging es dann zum Tagesendziel Rom. Als erster Teilnehmer des Europaflugs landete Junck (16) um 11.40 h auf dem Flugplatz Rom-Littorio, gefolgt von Osterkamp (14) um 11.53 h. Beide flogen die Me 108 – offenbar konnten die Messerschmitt-Maschinen auf dieser Tagesetappe ihren Geschwindigkeitsvorteil voll ausspielen. Seidemann auf Fi 97 (19) traf um 12.00 h ein, wenige Minuten später landete Dr. Pasewaldt mit seiner Fi 97 (22). Gegen 12.30 h kamen Bayer (18) und Francke (15) an, gefolgt von den Polen Włodarkiewicz (65) und Płonczyński (75) sowie den Italienern Francois (42) und Sanzin (46). Insgesamt erreichten 23 Teilnehmer das Etappenziel Rom, darunter 8 Deutsche.



*Der Italiener Giovanni Tessore im Kreise seiner „Bodentruppen“ unter dem Flügel seiner Breda 39 S, I-VICE, mit der Startnummer 45. Tessore mußte in Neapel aufgeben, sehr zur Enttäuschung seiner Landsleute.
(Archiv NAC)*



*Werner Junck erreichte mit seiner Me 108 D-IJES, Startnummer 16, gegen Mittag des 12. September als erster Europaflug-Teilnehmer das Tagesendziel Rom – genauer gesagt den Flugplatz Rom-Littorio.
(Slg. Ott/ADL)*

13. September – von Rom nach Prag

Erstes Etappenziel dieses Tages war das Adria-Seebad Rimini, von dort ging es nördlich um das Adria-Becken herum zur Wendemarke Castellfranco (50 km nordwestlich von Venedig) und dann zum nächsten Zwangslandeplatz Zagreb (im deutschen Sprachraum damals noch Agram genannt). Von Zagreb führte der vorgegebene Kurs nach Wien, eine weitere Zwischenlandung war in Brunn (Brno) vorgeschrieben und von dort ging es auf direktem Weg nach Prag. Die Strecke umfaßte insgesamt 1.306 km.

23 Teilnehmer hatten in Rom übernachtet und gingen am Morgen des 13.9. auf dem Flugplatz Littorio ab 6.00 h an den Start. Als erster startete Junck, dann folgten Osterkamp, Seidemann und Pasewaldt, dann die weiteren Wettbewerber in der Reihenfolge ihres Eintreffens am Vortag.

Die Streckenführung bot eigentlich keine besonderen Schwierigkeiten, dafür war es aber das Wetter, das besonders auf dem Abschnitt Rimini – Zagreb (Agram) schier unüberwindliche Hindernisse auftürmte. Hubrich hat recht ausführlich geschildert, wie er nur um Haaresbreite einem tödlichen Absturz entging:

„Die Strecke nach Agram ist nur 500 Kilometer, aber es ist sehr schlechtes Wetter mit viel Gegenwind gemeldet. Die Wolken sind niedrig, und ab und zu gibt es einen feinen Nebelregen. Mein Kurs ist nun östlich. Der angekündigte Wind beginnt sich bemerkbar zu machen und wird stärker und stärker. Kurz vor Triest schätze ich den Wind – an der aufgewühlten Adria gelesen – auf über 70 km/h. Sicher wird der Wind nach der Höhe zu noch stärker werden, vielleicht auch die Richtung ändern? Das sind jetzt äußerst wichtige Fragen, nach denen ich meine Navigation und mein weiteres Verhalten einstellen muß. Gleich hinter Triest beginnt das Gebirge, welches völlig in den Wolken steckt. Krampfhaft suche ich nach einer Möglichkeit, vielleicht doch unter den Wolken bleiben zu können und durch ein Tal zu kommen. Dieses Abenteuer wird mir zu riskant, und ich entschlief mich für den Flug über die Berge, die von mehreren Wolkenschichten überlagert sind, die ab und zu ineinanderfließen. Die Situation wird nun oftmals kritisch, wenn die Wolkendecken sich schließen und mir den Weg versperren. Das Blindfluggerät, welches mir spielend in dieser wirklich brenzligen Situation helfen könnte, hängt ja nur als Attrappe vor mir. Die obere Wolkendecke ist auch zu dick, sie geht – der starken Böen wegen – nicht zu durchstoßen. Der Wind hier oben muß nördlicher und auch erheblich stärker sein, denn gefühlsmäßig begegne ich dem Druck auf das Steuerruder und halte statt 90 nur noch 60 Grad.

Nun halte ich die Zeit für gekommen, drossle den Motor, und in flachem Gleitflug geht es abwärts in die Waschküche. Der Höhenmesser sinkt auf fünfzehnhundert, dreizehn, dann neunhundert Meter. Dann taucht etwas Schwarzes vor uns auf, die Erde. Ich ziehe zur Seite und muß nun in einer dauernden Linkskurve bleiben. Ich muß also in einem Kessel drin sein, aus dem ich auf Biegen und Brechen wieder raus muß. Zu früh bin ich runtergegangen. Der Wind ist noch stärker gewesen als ich angenommen hatte. Also wieder Gas rein! Wenn ich nur nicht irgendwo gegenbrumme. Der Kompaß dreht langsam, das heißt, die Maschine dreht langsam in einer flachen Aufwärtsspirale, und dieses ist mir im Moment angenehmer als geradeaus irgendwo gegenzurennen. Unbeeinflusst lasse ich die Maschine ihre Kreise ziehen, nur das Höhensteuer bediene ich zart nach der Staudruckanzeige, meinem allerletzten Rettungsanker.

Bei dem vorsichtigen Steigen ist die alte Höhe wieder erreicht, und ich versuche nun langsam, den drehenden Kompaß wieder abzufangen, um auf den alten Kurs zu kommen. Zu diesem Zweck betätige ich vorsichtig das Seitenruder. Da fangen plötzlich meine Notizzettel vor mir an, wie in einem luftleeren Raum schwerelos herumzuschweben. Sanft heben wir uns von unseren Sitzen und stoßen gegen die Kabinendecke. Der Staudruckmesser fällt stark, ich versuche wieder Fahrt zu bekommen und drücke Tiefensteuer ohne Druck auf die Ruder zu bekommen. Die Koffer kommen nach vorne geflogen, ebenso der Reservepropeller. Die Trimmlage ist nun total verschoben und ich habe überhaupt keine Ahnung mehr, wo oben und unten ist. Die Mühle fängt plötzlich an zu heulen und nimmt enorme Fahrt auf. Im nächsten Moment kommen wir aus einer Wolkenschicht herausgeschossen, dicht unter uns ist eine weitere und in derselben eine schwache Stelle, durch die man dicht darunter die Erde erkennen kann.

In überzogenem Zustand hatte ich mit angezogenem Höhenruder senkrecht auf dem Kopf gestanden, brauchte jetzt nur noch nachgeben, um die Kiste abzufangen und dann weitergleiten zu lassen. Tiefer und tiefer konnten wir gleiten, rechts und links die Berge neben uns sind noch in den Wolken, das Tal wird tiefer und darin ein Fluß, es ist die Save und an ihr entlang geht's nach Agram, als ob nichts sonderliches vorgefallen wäre.“

Nur eine Europaflug-Maschine hatte zum Zeitpunkt von Hubrichs Landung bereits Zagreb erreicht – obwohl Hubrich erst als Achter in Rom gestartet war. Aber nach und nach trafen weitere Teilnehmer ein. Unter ihnen auch Osterkamp und sein Begleiter Arno Trebs, denen es auf dem Flug nach Zagreb ähnlich „haarig“ ergangen war wie Hubrich.

Seidemann und Dr. Pasewaldt gehörten zu denjenigen, denen es dank einer anderen Flugstrategie gelang, solchen Schwierigkeiten weitgehend auszuweichen. Dr. Pasewaldt berichtete über seinen Flug nach Zagreb:

„Die gesamte Karstlandschaft lag unter einer dichten Wolkendecke. Meine Überlegungen gingen nun dahin, in dieser Wolkendecke eine deutliche Absenkung zu erkennen, unter der sich nach meiner Erfahrung ein Flußtal befinden mußte, das auf jeden Fall mich ans Ziel führen sollte.

Nachdem ich eine knappe Stunde meinen berechneten Kurs über den Wolken geflogen war, fiel mir eine markante Absenkung der Wolkendecke auf, die ein Flußtal markieren konnte und aller Wahrscheinlichkeit nach die Save sein mußte. Hier riskierte ich am nördlichen Rand der Wolkensenkung ein Eintauchen in die Wolken. Nach kurzer Zeit bereits konnte ich links von mir Fichten und Felsen ausmachen, einen Bergabhang, an dem ich im Sideslip entlangrutschen konnte, bis ich mit einem

Gewässer die Talsohle erreichte. Tatsächlich hing der Nebel bis unten aufliegend, aber es war soviel Sicht, daß ich im Niedrigstflug über dem Fluß, den ich für die Save hielt, weiter flußabwärts fliegen konnte. Bald wurde es auch heller und die Wolkendecke hob sich, als bald darauf Agram vor uns in Sicht kam. Den Flugplatz zu orten und dort zu landen war Routine.“

Mehrere Wettbewerber kapitulierten vor der dichten Wolkendecke, kehrten um und landeten in Triest, um besseres Wetter abzuwarten.

Verglichen mit diesen Schwierigkeiten war der Weiterflug von Zagreb nach Brünn und Prag problemlos. Wie aus den Eintreffzeiten in der Moldaustadt abzulesen ist, hatte das schlechte Wetter die Reihenfolge der Wettbewerber gründlich durcheinandergewirbelt. Als erste landeten in Prag die Polen Włodarkiewicz (65) um 14.10 h und Dudziński (61) um 14.21 h. Als dritter und vierter Teilnehmer trafen Bayer (18) um 14.34 h und Pasewaldt (22) um 14.43 h ein. Es folgten um 14.48 h der Tscheche Ambruš (52) und der Deutsche Wolf Hirth (17). Die schnellen Messerschmitt-Maschinen hatten das Nachsehen.

Am Abend des 13. September waren insgesamt 20 Maschinen mit ihren Besatzungen auf dem Prager Flughafen Kbely versammelt.



Der Pole Piotr Dudziński landete mit seiner PZL 26, Startnummer 61, Kennzeichen SP-PZL, als zweiter Europaflug-Wettbewerber auf dem Flugplatz Prag-Kbely.



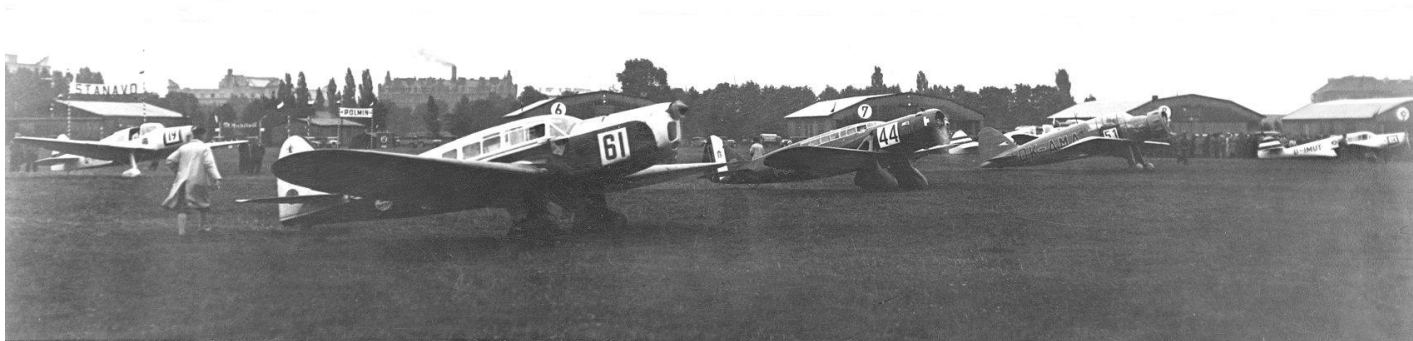
Der Tscheche Ján Ambruš landete als fünfter Teilnehmer in Prag. Seine Aero A 200, OK-AMB (52), war mit einem Walter „Bora“-Sternmotor ausgerüstet. Im Gegensatz zu den anderen Tiefdeckern, die am Wettbewerb teilnahmen, war die tschechische Maschine nicht freitragend ausgelegt sondern hatte verspannte Flügel.

(Slg. Ott/ADL)

14. September – von Prag nach Warschau

Am Freitag, dem 14. 9., stand die letzte Tagesetappe auf dem Programm. Die Route führte von Prag aus direkt nach Polen hinein. Erster Zwischenstopp war Kattowitz in Oberschlesien (als Katowice seit 1921 zu Polen gehörig). Von dort ging es über Lemberg (Lwów) und Wilna (Wilno) nach Warschau. Insgesamt umfaßte die Strecke 1.613 km.

Um 5.43 h wurde im Prager Flughafen Kbely der Start freigegeben für den Polen Dudziński (61), in kurzen Abständen gefolgt vom Tschechen Zacek (51), dem Polen Włodarkiewicz (65), dem Engländer MacPherson (81), dem Tschechen Ambruz (52) sowie die drei Deutschen Pasewaldt (22), Bayer (18) und Hubrich (21).



Zwei Fotos von der Zwischenlandung in Kattowitz (Katowice):

Oben die deutsche Fi 97 (19) D-IPUS, die polnische PZL 26 (61) SP-PZL, die italienische Breda BA 42 (44) I-OMBO, die tschechische Aero A 200 (51) OK-AMA und die deutsche Me 108 (14) D-IMUT. Unten dieselbe Szene aus einer anderen Perspektive; zu erkennen sind die Aero A 200 (51), die Fi 97 (19) und die Me 108 (14). (Archiv NAC)



Hubrich notierte über den Flugverlauf auf dem Abschnitt Kattowitz – Warschau:

„In Eile wird in Kattowitz Öl und Benzin gefaßt und schon hängen wir wieder in der Luft, um die 350 Kilometer nach Lemberg abzureißen. Zufällig haben sich zu einem vorne liegenden Polen fünf deutsche Maschinen gefunden, die wir nun dem ganzen Rudel vorausfliegen. Enorm ist der Empfang in Lemberg. Die ganze Stadt ist auf den Beinen. Durch Tücher und Hüteschenken werden wir begrüßt. Mit freundlicher Aufdringlichkeit werden uns Essen und Erfrischungen angeboten. Für uns heißt es nur arbeiten und kontrollieren. Leukoplast drüber kleben, wo etwas nicht hält. Die Haltebänder meines Öltanks sind gerissen, an den Leitungen muß er weiter hängen, da eine Reparatur zu viel Zeit gekostet hätte. Das Preßluftventil zum Anlassen des Motors ist lange schon kaputt. Er muß mit der Hand angeworfen werden, und schon geht es weiter, 600 Kilometer nach Lida und Wilna.

Über riesige Sumpfgebiete geht es drüber weg und dazu bläst uns ein achtbares Lüftchen entgegen. Osterkamp mit seiner schnellen Messerschmitt zieht über mir seine Bahn und entschwindet langsam und sicher meinen Augen. Der Platz in Wilna ist ebenso von einer großen Menschenmenge eingerahmt. Die Kinder haben schulfrei und sind geschlossen aufmarschiert. In ein Mikrofon muß ich sprechen, Plaketten werden überreicht. Schon läuft der Motor wieder und ab geht es auf die letzten 400 Kilometer nach Warschau.

Ein starker Rückenwind in größerer Höhe sorgt für tadellose Fahrt, vorbei an der Wendemarke in Grodno. Die Sicht ist gut und ich habe eine sehr gute durchschnittliche Geschwindigkeit. Vor mir ist schon Warschau in der Abendsonne zu erkennen.“

Für Dr. Pasewaldt ging es um mehr, er hätte auf der letzten Etappe die Führung übernehmen und als erster Teilnehmer in Warschau eintreffen können. Die Staatsräson gebot ihm jedoch anderes:

„In Wilna kamen wir Minuten vor dem Polen Giedgowd an, was mich vor ein gewisses Problem stellte: Vor Antritt unserer Reise zum Wettbewerb nach Warschau waren nämlich alle deutschen Teilnehmer zu einer Vergatterung zum Staatssekretär Milch bestellt worden, auf der allen im Auftrag Hitlers eingeschärft worden ist, daß wir uns besonders den Polen gegenüber alle Zurückhaltung auferlegen sollten und uns nicht auf einen irgendwie gearteten Konkurrenzkampf einlassen sollten. Diese Mahnung erschien mir gerade vom Standpunkt des damaligen Regimes höchst unaufrichtig. Diese Vergatterung bedrückte mich, denn mir waren für die Chance, als erster das (nicht vorhandene) Zielband in Mokotow zu überfliegen, die Hände gebunden.“

So beschloß ich, mich hart an den Polen Giedgowd zu hängen, um mit geringstem Abstand (maximal 2 m) das Ziel zu erreichen. So geschah es auch! Obwohl ich jederzeit in der Lage gewesen wäre, meinem Konkurrenten den Rang abzulaufen, überließ ich ihm den Ruhm des ersten ans Ziel gelangten Konkurrenten, eine Flächentiefe dahinter.“

Auf dem Warschauer Flugplatz Mokotow hatten sich bis zum Mittag rund 50.000 Zuschauer versammelt und warteten gespannt auf das Eintreffen der Europaflug-Maschinen. Endlich um 14.20 h war es soweit: Der Pole Giedgowd (62) traf als erster Teilnehmer ein, unmittelbar gefolgt von Dr. Pasewaldt (22). Offiziell wurde Pasewaldts Ankunft als 10 Minuten nach Giedgowd protokolliert, und zwar aus folgendem Grund: Pasewaldt war der Meinung, daß mit Überfliegen des Zielbandes in Mokotow die Zeit offiziell gestoppt wurde; das war aber nicht der Fall, und so gingen wertvolle Minuten verloren, bis die deutsche Crew dies erkannt hatte und mit dem Bordbuch zur offiziellen Beurkundung geeilt war. Erst diese Uhrzeit wurde als Ankunft festgehalten. Das war natürlich höchst ärgerlich, aber immerhin konnte Dr. Pasewaldt sich damit trösten, daß er während des Rundfluges die höchste Durchschnittsgeschwindigkeit von allen Teilnehmern erreicht hatte, nämlich 215,33 km/h !



(oben):
Der Pole Ignacy Giedgowd landete mit seiner PZL-26, SP-PZM (62), als erster Teilnehmer im Zielflughafen Warschau-Mokotow.
(Slg. Butkiewicz)

(unten):
Giedgowd auf den Fersen folgte Dr. Georg Pasewaldt in der Fi 97 D-IDA (22). Der Deutsche wäre durchaus in der Lage gewesen, auf der letzten Etappe die Führung zu übernehmen und als erster Teilnehmer in Warschau einzutreffen. Pasewaldt begnügte sich aber aus Staatsräson mit dem zweiten Platz.
Übrigens: Das untere Foto entstand in Wien und zeigt zufällig hinter der Fi 97 die PZL 26 von Giedgowd.



Um 14.48 h landete Bayer (18) in Mokotow, um 15.00 h Osterkamp (14), eine Minute später traf Hubrich (21) ein und nach einer weiteren Minute Seidemann (19). Als nächster landete der Pole Skrzypiński (76) um 15.20 Uhr. Um 15.52 h trafen die Tschechen Anderle (54), Zacek (51) und Ambruz (52) sowie Wolf Hirth (17) ein. Als nächste landeten Junck (16) und Francke (15).

Der Engländer MacPherson (81) hatte das große Pech, bei der Wendemarke Grodno, also kurz vor dem ersehnten Ziel, wegen Motorstörung heruntergehen zu müssen und dabei seine „Puss Moth“ so stark zu beschädigen, daß ein Weiterflug nicht möglich war. Auch die beiden Polen Balcer (64) und Wlodarkiewicz (65) schieden auf der letzten Tagesetappe aus.

Bei Beurkundungsschluß am Abend des 15. September zählte man in Mokotow schließlich 19 Flugzeuge, die von 34 gestarteten Maschinen die Tour heil überstanden hatten.



*Der Brite Walter D. MacPherson (Startnr. 81) mußte bei der Wendemarke Grodno, kurz vor dem Endziel Warschau, wegen Motorstörung eine Notlandung auf freiem Feld vollführen. Seine „Puss Moth“ (Startnummer 81, Kennzeichen G-ABMD) wurde dabei so stark beschädigt, daß kein Weiterflug mehr möglich war.
(Archiv NAC)*



*Auch der Pole Jan Balcer schied mit seiner PZL 26 (Startnummer 64, Kennzeichen SP-PZO) auf der letzten Etappe Prag – Warschau aus. Achillesferse aller Maschinen dieses Typs war der amerikanische Menasco-Motor, der sich von mangelhafter Konstruktion erwies und sehr unzuverlässig war.
(Archiv NAC)*

Prüfung der Höchstgeschwindigkeit

Zum Abschluß des Europarundfluges 1934 fand am 16. September ein Wettfliegen aller noch verbliebenen Teilnehmer statt, bei dem es einzig und allein auf die Höchstgeschwindigkeit der Flugzeuge ankam. Das Rennen ging über den gleichen Dreieckskurs, der schon während der Technischen Prüfung zur Ermittlung des Treibstoffverbrauchs gedient hatte und insgesamt 300 km umfaßte. An den Flugzeugen durfte nichts verändert oder ausgetauscht werden, was nicht während der ganzen Tour an Bord mitgeführt worden war. Das heißt, es mußte auch mit den Triebwerken geflogen werden, die bereits den 9.500 km langen Rundflug mitgemacht hatten, afrikanischer Hitze und Wüstenstaub ausgesetzt waren und in verschiedenen Schlechtwettergebieten äußerstes hatten leisten müssen. Erlaubt war lediglich, Motor und Flugzeug in der Zeit bis zur Geschwindigkeitsprüfung so weit wie möglich zu zerlegen und zu warten.

Gewertet wurden nur Geschwindigkeiten ab 210 km/h. Für jeden Kilometer darüber gab es 1 Punkt. Die Prüfung wurde nach Art eines Vorgaberennens ausgetragen: Der in der Gesamtwertung führende Teilnehmer startete als erster, der zweitbeste als zweiter usw. Die Abstände zwischen den einzelnen Startzeiten entsprachen den Punktunterschieden. Wer als erster das Zielband im Warschauer Flughafen Mokotow erreichte, hatte deshalb nicht nur das Wettfliegen gewonnen, sondern war auch Sieger des Europarundfluges 1934.

Die Warschauer Bevölkerung nahm überwältigenden Anteil am Ausgang des Europafluges. Die verfügbaren 200.000 Karten waren schon Tage vor dem Ereignis ausverkauft. Auf den Tribünen gab es keine freien Sitzplätze mehr und die Stehplätze waren übertoll belegt. Trotzdem drängten sich am Tag der Entscheidung tausende von Zuschauern vor den Toren der Flughafenanlage und hofften, noch irgendwie hineinzukommen.

Bei strahlendem Sonnenschein wurde der Pole Bajan (71) als erster auf die Rennstrecke geschickt, entsprechend seiner deutlichen Führung mit 1.855 Punkten (Summe aus Technischer Prüfung und Streckenflug). Als zweiter folgte sein Landsmann Płonczyński (75), dessen Konto 1.821 Punkte aufwies. An dritter Stelle durfte Seidemann (19) auf den Parcour gehen, sein Punktestand war 1.813. Als nächste starteten die beiden Tschechen Ambruz (52) und Anderle (54). Dann war die Reihe an Dr. Pasewaldt (22), anschließend folgten Bayer (18) und der mit ihm punktgleiche Pole Buczyński (72).

Unter den deutschen Flugzeugen lagen zu diesem Zeitpunkt die Fieseler Fi 97 in der Punktwertung klar an der Spitze, während die BFW Me 108 mit deutlichem Abstand folgten und deshalb erst entsprechend spät in das Wettrennen gehen durften. Klemms KL 36 nahmen überhaupt nicht am abschließenden Geschwindigkeitsflug teil, weil keine Maschine den Streckenflug bis nach Warschau zurück innerhalb der Wertung geschafft hatte. Ähnlich wie 1932 war also die Frage, ob die Deutschen es schaffen würden, ihren Punkterückstand gegenüber den Polen durch genügend hohes Tempo beim Luftrennen aufzuholen und sich an die Spitze zu setzen. Wenn ja, würde Deutschland zum dritten Mal den Pokal gewinnen und damit endgültig behalten dürfen.

Es zeigte sich im Verlauf der Umfliegung des Dreieckskurses bald, daß die deutschen Messerschmitt-Maschinen dank ihrer Einziehfahrwerke und ihrer guten aerodynamischen Durchbildung eine erheblich höhere Geschwindigkeit als ihre polnischen Konkurrenten entwickelten. Osterkamp schaffte mit seiner Me 108 stolze 291 km/h, Francke 287 km/h und Junck 283 km/h. Dagegen lag Płonczyński als bester RWD-9-Flugzeugführer nur bei 255 km/h, gefolgt von Buczyński mit 254 km/h und Bajan mit 251 km/h. Die Fi 97 schnitt bei dem Wettrennen erwartungsgemäß nicht so gut ab, mit 236 – 243 km/h rangierten die Fieseler-Maschinen noch hinter fast allen polnischen RWD-9.

Trotz aller deutschen Bemühungen und Hoffnungen konnte man im letzten Drittel des Luftrennens aber schon erkennen, daß der Tempovorteil der Me 108 wohl nicht ausreichen würde, um den besseren Punktestand der Polen einzuholen ! Und so war es – nicht ganz unerwartet – die rot-weiße RWD von Bajan, die als erste über das Zielband in Mokotow stürmte. Unendlicher Jubel brach unter den Zuschauern los ! Die Begeisterung der Polen wuchs noch weiter an, als auch der zweite Ankömmling sich als polnische RWD-9 entpuppte, gesteuert von Płonczyński.

An dritter Stelle folgte dann der erste Deutsche, nämlich Seidemann auf Fi 97. Die schnellen Messerschmitt-Maschinen hatten es nicht geschafft, im Wettrennen die anderen Teilnehmer einzuholen – zu groß war der Vorsprung aus der Technischen Prüfung und dem Streckenflug gewesen. Osterkamp landete als schnellster Me-108-Pilot auf dem 5. Platz, Junck auf dem sechsten und Francke auf dem 10. Rang. Vor ihm lag noch Dr. Pasewaldt mit seiner Fi 97 auf dem neunten Platz.



Diese Gedenkmedaille an den Europaflug 1934 wurde allen Teilnehmern und Mitwirkenden an der Organisation des Wettbewerbs vom Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej überreicht.

Die Endwertung

Nach Abschluß der Geschwindigkeitsprüfung ergab sich aus den drei Wettbewerbsteilen folgendes Endresultat:

Sieger	Startnummer 71, Jerzy Bajan und Gustaw Pokrzywka auf RWD-9 SP-DRD	(1.896 Punkte)
2. Platz	Startnummer 75, Stanisław Plonczynski und Stanisław Zientek auf RWD-9 SP-DRC	(1.866 Punkte)
3. Platz	Startnummer 19, Hans Seidemann und Hermann Dempewolf auf Fi 97 D-IPUS	(1.846 Punkte).

Alle drei Konkurrenten lagen in ihrer Punktzahl relativ dicht beisammen – aber der Abstand reichte aus, um die Polen erneut triumphieren zu lassen ! Damit stand es zwischen Deutschland und Polen 2 : 2 unentschieden und der nächste Europaflug-Wettbewerb im Jahr 1936 mußte die endgültige Entscheidung über den Gewinn des Pokals bringen.

Die Plazierung der übrigen Teilnehmer ist der Tabelle 5 zu entnehmen.

Unter den deutschen Wettbewerbsflugzeugen schnitt die Fi 97 am besten ab, aber für den Fieseler Flugzeugbau zahlte sich dieser Erfolg nicht in Form von Aufträgen aus. Außer den fünf für den Europaflug bestimmten Maschinen wurden keine weiteren Fi 97 gebaut. Dagegen ging die Me 108, die insbesondere in der Technischen Prüfung enttäuscht hatte, nach einigen Modifikationen in Serie. Und selbst die Klemm KL 36, die ja im Wettbewerb am schlechtesten abschnitt, kam auf eine höhere Stückzahl als das Kasseler Muster – insgesamt sind mindestens 13 Maschinen nachweisbar. Auf die Hintergründe dieser merkwürdigen Auftragsvergabe durch das RLM soll hier nicht näher eingegangen werden.



Der Sieger des „Challenge International d'Avions de Tourisme 1934“ Jerzy Bajan:

(oben links): in seiner Maschine RWD-9 mit der Startnummer 71 und dem Kennzeichen SP-DRD.
(Archiv NAC)

(oben rechts): Nach seinem Erfolg im Wettbewerb 1934 wurde Bajan zum Major der polnischen Luftwaffe befördert.
(Foto via J. Butkiewicz)

(links): Bajan am Steuer des siegreichen polnischen Reiseflugzeugs RWD-9, rechts neben ihm an der Kabinentür stehend sein Begleiter Gustaw Pokrzywka.
(Archiv NAC)



*Der zweite Sieger kam ebenfalls aus Polen: Stanisław Płonczyński und sein Begleiter Stanisław Zientek vor ihrer RWD-9 mit der Startnummer 71 und dem Kennzeichen SP-DRD.
(Archiv NAC)*

*(unten und ganz unten):
Den dritten Platz schaffte Hans Seidemann zusammen mit Hermann Dempewolf auf der Fi 97 D-IPUS, Startnummer 19.
(beide Fotos Slg. Ott/ADL)*





Theo Osterkamp war im Schlußrennen mit seiner Me 108 D-IMUT (14) der schnellste Teilnehmer auf dem Geschwindigkeitsparcours mit stolzen 291 km/h. Das reichte aber nicht, um den besseren Punktestand der Polen aus der Technischen Prüfung und dem Streckenflug einzuholen ! Im Endergebnis landete Osterkamp auf Platz 5.

(Slg. M. Kuczewski)



Von den italienischen Teilnehmern kam nur eine einzige Maschine in die Endwertung, nämlich die Bergamo PS 1, I-FRAN (42), geflogen von Armando Francois. Allerdings reichte es nur für Platz 17, ein nicht nur aus italienischer Sicht recht blamables Ergebnis.

(Slg. Ott/ADL)

Die tschechische Aero A 200, OK-AMB (52), mit Ján Ambruš am Steuer schaffte in der Gesamtwertung einen beachtlichen vierten Platz.

(Slg. M. Koczewski)



Das Ende der Europarundflüge

Weitere Wettbewerbe um den »Coup Challenge International d'Avions de Tourisme« hat es nicht mehr gegeben. Die Veränderung der politischen Landschaft in Europa, die sich verstärkenden Gegensätze zwischen verschiedenen Staatengruppen und der zunehmende Nationalismus – nicht nur in Deutschland sondern auch in anderen europäischen Ländern – ließen offensichtlich einem Vergleichswettbewerb wie dem Europaflug keinen Raum mehr.

Deutschland und Polen teilten im Frühjahr 1935 dem Sekretariat der FAI mit, daß sie wegen „anderweitiger Aufgaben ihrer nationalen Luftfahrt“ (wie es offiziell hieß) eine weitere Teilnahme oder gar Organisation des Europaflug-Wettbewerbs ablehnten.

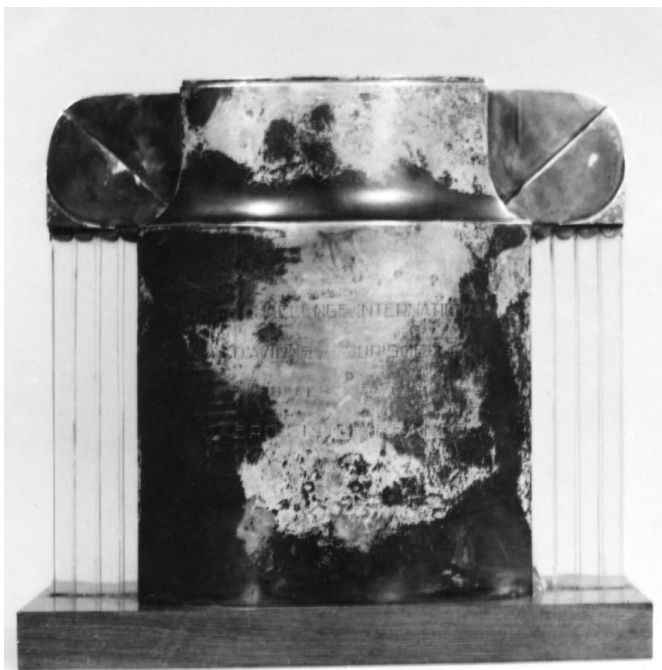
Der polnische Aero-Club gab für diese Maßnahme folgende Begründung (laut „Flugsport“, Heft 4/1935):

„Die Vorbereitungen für den Europarundflug, die zwei Jahre dauern, erfordern die Anspannung der besten Kräfte im Flugzeug- und Motorenbau und in der Fliegerei, so daß diese für den genannten Zeitraum von ihren eigentlichen Aufgaben abgehalten werden. Die Entwicklung des Europarundfluges vom Jahre 1928 bis 1934 hat gezeigt, daß aus einem Wettbewerb der Flieger ein Wettbewerb der Konstrukteure wurde. An die Stelle des Sportfliegers trat der „Luftakrobat“ und an die des Sportflugzeuges ein Hochleistungsflugzeug. Nachdem sich im Laufe der Jahre England, Frankreich, Spanien, die Schweiz und Rumänien vom Europarundflug zurückgezogen hätten, wurde der Wettkampf eigentlich nur zwischen Polen, Deutschland und der Tschechoslowakei ausgetragen, da die Italiener beim letzten Rundflug mit ihren alten Maschinen antraten. Polen könne sich nicht den Luxus leisten, Kräfte und Mittel für eine Art des Wettkampfes zu verschwenden, die keine Daseinsberechtigung mehr habe.“

In Deutschland wurde durchaus ähnlich argumentiert. Hier schlug man statt des Europafluges für das Jahr 1936 einen Wettflug rund um die Welt vor, aufbauend auf den Erfahrungen mit dem im Oktober 1934 stattgefundenen London-Melbourne-Rennen.

Diese beiden Absagen bedeuteten zwangsläufig das endgültige Aus für den »Challenge International d'Avions de Tourisme«. Und damit blieb beim Stand von 2 : 2 zwischen Deutschland und Polen offen, wer den Wanderpokal endgültig erringen würde. Dieser sportlich unbefriedigende Zustand währte aber nur ein Jahr, dank einer noblen Geste des Deutschen Reiches: Auf Vorschlag des Aero-Clubs von Deutschland beschloß die FAI-Generalversammlung in ihrer Sitzung im September 1935 in Dubrownik, den Pokal endgültig dem Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej zuzusprechen.

Damit fand der »Coup Challenge International d'Avions de Tourisme« seinen endgültigen Platz in Warschau und wird dort bis heute als Erinnerung an den polnischen Triumph sorgsam aufbewahrt. Kurze Zeit nach Ausbruch des zweiten Weltkriegs brachten die Polen den Pokal vorsorglich in Sicherheit und versteckten ihn in der Nähe von Warschau. Er überlebte glücklich alle Kriegswirren und wurde 1946 fast unversehrt, nur mit Korrosionsspuren versehen, aus der „Versenkung“ hervorgeholt. Nach gelungener Restaurierung glänzt der Pokal wieder wie ehedem und nimmt im Büro des Vorsitzenden des Aeroklub Polski einen Ehrenplatz ein.



Der »Coup Challenge International d'Avions de Tourisme« überlebte die Kriegswirren und wurde 1946 fast unversehrt, nur mit Korrosionsspuren versehen, aus der „Versenkung“ hervorgeholt. Nach seiner Restaurierung glänzt der Pokal wieder wie ehedem und nimmt im Büro des Vorsitzenden des Aeroklub Polski einen Ehrenplatz ein.

(Fotos: S. Koczewski via J. Butkiewicz)

Nachwort

Die Europarundflüge der Jahre 1929 bis 1934 haben unbestreitbar erheblichen Einfluß auf die Entwicklung von alltags-tauglichen Reiseflugzeugen für den privaten Bedarf gehabt. Und sie brachten im Verlauf der vier abgehaltenen Wettbewerbe durchaus Flugzeugmuster hervor, die als Vorbild für nachfolgende Flugzeuggenerationen dienten.

Da war einmal die Messerschmitt 108 „Taifun“, die bis zum heutigen Tage als Urvater aller eleganten und schnellen Reiseflugzeug-Tiefdecker mit bequemer, geschlossener Kabine und paarweise nebeneinander angeordneten Sitzen betrachtet wird. Andere europäische Reisetiefdecker im Europarundflug 1934 waren zwar der Me 108 ähnlich, aber keine von diesen erreichte eine vergleichbare Bedeutung wie die Messerschmitt.

Und zum anderen war da die Linie des bequemen Reise-Schulterdeckers, ebenfalls ausgestattet mit zwei nebeneinander angeordneten Sitzen in geschlossener Kabine und in der fliegerischen Handhabung möglichst unproblematisch. Solche Maschinen hatte zum Beispiel die Monocoupe Corporation in den USA ab 1928 herausgebracht. Am Europarundflug 1930 war bereits ein Monocoupe Special-Schulterdecker beteiligt gewesen und beim Wettbewerb 1932 hatte der Typ Monocoupe 110 einen guten Eindruck hinterlassen. Sie waren mehr oder weniger zum Vorbild für entsprechende Muster auch in Europa geworden. Zu dieser Gattung von Flugzeugen gehörten unter anderem die polnischen Typen RWD-6 und RWD-9 sowie die italienische Breda 15. Unmittelbare Nachfahren zeigten sich nach dem zweiten Weltkrieg in den erfolgreichen Reiseflugzeugfamilien der Hersteller Cessna und Piper, die auf allen Flugplätzen der Welt zu finden waren und immer noch zu finden sind.



(oben): Die Me 108 wurde zum Vorbild aller eleganten und schnellen Reiseflugzeug-Tiefdecker mit bequemer, geschlossener Kabine und paarweise nebeneinander angeordneten Sitzen. (Slg. Rimensberger)

(unten): Die RWD-9 gehörte zur Familie des bequemen Reise-Schulterdeckers, ebenfalls ausgestattet mit zwei nebeneinander angeordneten Sitzen in geschlossener Kabine. Diese Linie kam Ende der 1920er Jahre in USA auf und faßte in Europa schnell Fuß. Nach dem 2. Weltkrieg verfolgten Cessna und Piper dieses Bauprinzip sehr erfolgreich weiter.

(Zeichnung: Marek Pacynski)



A N H A N G

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 erkennbare Fehler handelte.

Wettb. -Nr.	Flugzeugtyp	Triebwerk	gemeldet von	Pilot
Aero-Club von Deutschland				
11 *)	BFW Me 108	Hirth HM 8U	Aero-Club von Deutschland e.V., Berlin	Fritz Morzik
12	BFW Me 108	Argus As 17A		Robert Lusser
13 **)	BFW Me 108	Hirth HM 8U		Wolf Freiherr von Dungen
14	BFW Me 108	Hirth HM 8U		Robert Untucht
15	BFW Me 108	Argus As 17A		Dr. Georg Pasewaldt
16	BFW Me 108	Hirth HM 8U		Carl Francke
17	Fieseler Fi 97	Hirth HM 8U		Wolfram Hirth
18	Fieseler Fi 97	Hirth HM 8U		Theo Osterkamp
19	Fieseler Fi 97	Argus As 17A		Werner Junck
20	nicht vergeben			
21	Fieseler Fi 97	Argus As 17A		Kraft Eberhard
22	Fieseler Fi 97	Hirth HM 8U		Willi Polte
23	Klemm KL 36	Hirth HM 8U		Hans Seidemann
24	Klemm KL 36	Hirth HM 8U		Ernst Krueger
25	Klemm KL 36	Argus As 17A		Helmut-Wasa Rodig
26	Klemm KL 36	Argus As 17A		Reinhold Tamm
Aéro-Club de France				
~31	Caudron C-500 „Simoun“	Renault „Bengali“	S.A. des Avions Caudron	-
~32		Renault		-
~33		Renault		-
~34		Renault		H. Clement, R. Honoré
35	~ Maillet-Nening MN-A	Régnier R 6 III	E. Régnier	André Maillet

Wettb.-Nr.	Flugzeugtyp	Triebwerk	gemeldet von	Pilot
~36	Caudron C-500 „Simoun“	Renault „Bengali“	Club Aeronautique de Sidi-Bel-Abbes	-
~37		Renault „Bengali“		-
~38		Renault	Maurice Finat	Maurice Finat
~39		-	Roger Gerard	Roger Gerard
Reale Aero Club d'Italia				
41	Bergamo PS 1	Fiat A 70 S	Reale Aero Club d'Italia	-
42	Bergamo PS 1	Fiat A 70 S		-
43	Breda BA 42	Fiat A 70 S		Ambrogio Colombo
44	Breda BA 42	Fiat A 70 S		Piero de Angeli
45	Breda BA 39 S	Colombo S 63		-
46	Breda BA 39 S	Colombo S 63		-
~47	-	-	Arturo Ferrarin	Arturo Ferrarin
Aeroklub Republiky Ceskoslovenske				
51	Aero A 200 1	Walter „Bora“	Aeroklub Republiky Ceskoslovenske	Vojtěch Žáček
52	Aero A 200 2	Walter „Bora“		Jan Ambruš
53	RWD-9 W	Walter „Bora“		Pavel Pochop
54	RWD-9 W	Walter „Bora“		Jan Anderle
Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej				
61	PZL-26	Menasco Buccaneer B 6 S-3	Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej	Piotr Dudziński
62	PZL-26	Menasco Buccaneer B 6 S-3		Ignacy Giedgowd
63	PZL-26	Menasco Buccaneer B 6 S-3		Szczepan Grzeszczyk
64	PZL-26	Menasco Buccaneer B 6 S-3		Wojciech Wieczorek
65	PZL-26	Menasco Buccaneer B 6 S-3		Andrzej Włodarkiewicz
71	RWD-9 S	Skoda Gr-760		Jerzy Bajan
72	RWD-9 S	Skoda Gr-760		Jan Buczyński
73	RWD-9 W	Walter Bora		Stefan Floryanowicz
74	RWD-9 W	Walter Bora		Tadeusz Karpiński

Wettb. -Nr.	Flugzeugtyp	Triebwerk	gemeldet von	Pilot
75	RWD-9 S	Skoda Gr-760		Stanisław Plonczyński
76	RWD-9 S	Skoda Gr-760		Henryk Skrzypiński
81	DH Puss Moth	DH Gipsy Major	Walter D. MacPherson	Walter D. MacPherson
~82	Meindl A VIII	Siemens Sh 14 a	Erich Meindl	Sylvester Wannek

*) nicht in Warschau erschienen, vermutlich wegen Beschädigung der Maschine bei einem Probeflug im August 1934, Flugzeugführer Gerhard Hubrich.

**) Absturz 27.7.1934, Pilot Wolf Freiherr von Dungern getötet.

Tabelle 2: Technische Daten der deutschen Wettbewerbsflugzeuge

Flugzeugmuster		BFW Me 108	BFW Me 108	Fieseler Fi 97	Fieseler Fi 97	Klemm KL 36	Klemm KL 36
Spannweite	m	10,31	10,31	10,70	10,70	11,00	11,00
Länge	m		8,06	8,24	8,04		9,20
Flügelfläche	m ²	16,00	16,00	15,30	15,30	19,50	19,50
Rüstgewicht	kg	560	559	560	560	559	555
Fluggewicht	kg		1.050	1.050	1.050	1.050	1.050
Höchst- geschwindigkeit	km/h	287	291	243	239		250 *)
Reise- geschwindigkeit	km/h	200	196	200	199	201	196
Mindest- geschwindigkeit	km/h	67	63	60	58	58	58
Steigzeit auf 1 km	min			1,8 *)			3,4 *)
Gipfelhöhe	m			7.300 *)			5.900 *)
Reichweite	km		700 *)	1.200 *)	1.200 *)		900 *)
Triebwerk		Argus As 17 A, 225 PS (165 kW)	Hirth HM 8 U, 250 PS (185 kW)	Argus As 17 A, 225 PS (165 kW)	Hirth HM 8 U, 250 PS (185 kW)	Argus As 17 A, 225 PS (165 kW)	Hirth HM 8 U, 250 PS (185 kW)

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

*) Nach Herstellerangaben

Tabelle 3: Endgültige Teilnehmerliste per 28. August 1934 abends (2 Seiten)

Wettb.-Nr.	Flugzeugtyp	Zulassung	Triebwerk	Pilot
Aero-Club von Deutschland				
12	Me 108	D-IZAN	Hirth HM 8U	Otto Brindlinger
14	Me 108	D-IMUT		Theo Osterkamp
15	Me 108	D-IGAK	Argus As 17A	Carl Francke
16	Me 108	D-IJES	Hirth HM 8U	Werner Junck
17	Fi 97	D-IVIF		Wolfram Hirth
18	Fi 97	D-IBYR	Argus As 17A	Walter Bayer
19	Fi 97	D-IPUS		Hans Seidemann
21	Fi 97	D-IZUH	Hirth HM 8U	Gerhard Hubrich
22	Fi 97	D-IDAHA		Dr. Georg Pasewaldt
23	Kl 36	D-IJIP	Argus As 17A	Eberhard Kraft
24	Kl 36	D-IHEK	Hirth HM 8U	Wolfgang Stein
25	Kl 36	D-IDIR	Argus As 17A	Ernst Krueger
26	Kl 36	D-IBAV	Hirth HM 8U	Fritz Morzik
Reale Aero Club d'Italia				
41	Bergamo PS 1	I-MELO	Fiat A 70 S	Ugo Vicenzi
42	Bergamo PS 1	I-FRAN		Armando Francois
43	Breda BA 42	I-OMBO		Ambrogio Colombo
44	Breda BA 42	I-GOGA		Piero de Angeli
45	Breda BA 39 S	I-VICE	Colombo S 63	Giovanni Tessore
46	Breda BA 39 S	I-LUDO		Ernesto Sanzin
Aeroklub Republiky Ceskoslovenske				
51	Aero A 200 1	OK-AMA	Walter Bora	Vojtěch Žáček
52	Aero A 200 2	OK-AMB		Ján Ambruš
54	RWD-9 W	OK-AMD		Jan Anderle

Wettb.-Nr.	Flugzeugtyp	Zulassung	Triebwerk	Pilot
Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej				
61	PZL-26	SP-PZL	Menasco Buccaneer B 6 S-3	Piotr Dudziński
62	PZL-26	SP-PZM		Ignacy Giedgowd
63	PZL-26	SP-PZN		Szczepan Grzeszczyk
64	PZL-26	SP-PZO		Jan Balcer
65	PZL-26	SP-PZP		Andrzej Włodarkiewicz
71	RWD-9 S	SP-DRD	Skoda Gr-760	Jerzy Bajan
72	RWD-9 S	SP-DRE		Jan Buczyński
73	RWD-9 W	SP-DRA	Walter Bora	Stefan Florjanowicz
74	RWD-9 W	SP-DRF		Tadeusz Karpiński
75	RWD-9 S	SP-DRC	Skoda Gr-760	Stanisław Płonczyński
76	RWD-9 S	SP-DRB		Henryk Skrzypiński
81	DH Puss Moth	G-ABMD	DH Gipsy Major	Walter D. MacPherson

Anmerkungen:

1) Der Nummernblock 31 – 39 war an Frankreich vergeben worden. Er wurde aber nicht benutzt, da die Franzosen wenige Tage vor dem Wettbewerb die Teilnahme komplett abgesagt hatten, denn ihre speziell für den Europaflug 1934 entwickelten Flugzeuge waren nicht rechtzeitig fertig geworden.

2) Der Brite MacPherson, Startnummer 81, hatte sich über den polnischen Aeroklub angemeldet. Dieses „Fremdgehen“ hing damit zusammen, daß nur über diejenigen Aero-Clubs Meldungen abgegeben werden konnten, die auch an der Organisation des Wettbewerbs beteiligt waren.

Tabelle 4 a: Gemessene Leistungen in den Technischen Prüfungen

Wettb.- Nummer	Flugzeugmuster	Pilot	Geringst- geschw. (km/h)	Kürzeste Startstrecke (m)	Kürzeste Landestrecke (m)	Durchschnitts- geschw. (km/h)	Benzinver- brauch (kg/100 km)
Aero-Club von Deutschland							
12	Me 108	Brindlinger	62,74	102,7	--	--	--
14	Me 108	Osterkamp	69,23	98,3	151,9	198	11,48
15	Me 108	Francke	66,62	109,6	115,2	200	10,50
16	Me 108	Junck	63,08	98,8	140,1	196	11,07
17	Fi 97	Hirth	58,82	81,0	81,1	203	16,82
18	Fi 97	Bayer	60,44	83,3	107,8	198	14,50
19	Fi 97	Seidemann	59,64	88,7	75,0	200	14,54
21	Fi 97	Hubrich	58,49	78,3	79,0	199	14,84
22	Fi 97	Pasewaldt	62,27	82,1	103,6	198	15,53
23	Kl 36	Eberhard	58,42	100,4	138,2	198	15,47
24	Kl 36	Stein	57,67	91,6	93,6	200	15,27
25	Kl 36	Krueger	66,00	118,3	113,1	201	14,24
26	Kl 36	Morzik	57,78	85,4	106,4	196	14,79
Reale Aero Club d'Italia							
41	Bergamo PS 1	Vincenzi	69,15	160,0	156,1	--	--
42	Bergamo PS 1	Francois	65,24	140,1	148,6	197	13,72
43	Breda BA 42	Colombo	75,02	106,0	108,1	199	14,06
44	Breda BA 42	de Angeli	--	148,1	146,5	203	13,33
45	Breda BA 39 S	Tessore	--	138,9	111,1	187	13,65
46	Breda BA 39 S	Sanzin	--	133,9	235,5	189	12,83
Aeroklub Republiky Ceskoslovenske							
51	Aero A 200	Zacek	58,66	74,5	131,9	194	14,63
52	Aero A 200	Ambruz	55,88	77,6	117,8	197	14,65
54	RWD-9	Anderle	55,24	91,7	111,7	198	14,43

Wettb.- Nummer	Flugzeugmuster	Pilot	Geringst- geschw. (km/h)	Kürzeste Startstrecke (m)	Kürzeste Landestrecke (m)	Durchschnitts- geschw. (km/h)	Benzinver- brauch (kg/100 km)
Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej							
61	PZL-26	Dudzinski	60,83	80,6	105,9	201	12,71
62	PZL-26	Giedgowd	60,65	97,5	124,0	198	12,97
63	PZL-26	Grzeszczyk	62,20	78,2	81,3	195	12,26
64	PZL-26	Balcer	60,78	79,2	88,3	192	12,51
65	PZL-26	Wlodarkiewicz	60,58	83,0	79,7	196	14,29
71	RWD-9	Bajan	54,14	76,1	79,8	196	12,11
72	RWD-9	Buczynski	59,02	80,0	116,4	198	12,49
73	RWD-9	Florjanowicz	58,95	98,8	91,9	197	14,38
74	RWD-9	Karpinski	59,42	81,4	76,9	197	13,83
75	RWD-9	Plonczynski	56,72	80,7	87,4	192	13,96
76	RWD-9	Skrzypinski	59,58	89,6	126,5	198	14,37
81	DH Puss Moth	MacPherson	61,52	136,5	80,8	191	15,19

Tabelle 4 b: Erreichte Punktzahlen in den Technischen Prüfungen

Wettb.- Nummer	Flugzeugmuster	Pilot	Techn. Eigen- schaften	Geringst- geschw.	Motor an- lassen	Ab- und Aufrüsten	Start und Lande- prüfung	Benzin- verbrauch	Gesamt- Punkte
Aero-Club von Deutschland									
12	Me 108	Brindlinger	452	49	24	30	118	-	673
14	Me 108	Osterkamp	451	23	24	30	240	86	854
15	Me 108	Francke	450	33	16	30	275	95	899
16	Me 108	Junck	451	47	24	30	253	90	895
17	Fi 97	Hirth	428	64	24	28	339	32	915
18	Fi 97	Bayer	431	58	24	29	305	55	902
19	Fi 97	Seidemann	431	61	24	28	340	55	939
21	Fi 97	Hubrich	428	66	24	22	344	52	936
22	Fi 97	Pasewaldt	428	50	24	27	311	45	885
23	Kl 36	Eberhard	394	66	24	27	255	46	812
24	Kl 36	Stein	407	69	24	28	315	48	891
25	Kl 36	Krueger	399	36	24	27	271	58	815
26	Kl 36	Morzik	407	68	24	27	261	53	840
Reale Aero Club d'Italia									
41	Bergamo PS 1	Vincenzi	438	23	16	35	185	0	697
42	Bergamo PS 1	Francois	438	39	16	35	210	63	801
43	Breda BA 42	Colombo	323	0	16	36	287	60	722
44	Breda BA 42	de Angeli	346	0	16	35	207	67	671
45	Breda BA 39 S	Tessore	342	0	16	19	256	64	697
46	Breda BA 39 S	Sanzin	342	0	16	18	111	72	559
Aeroklub Republiky Ceskoslovenske									
51	Aero A 200	Žáček	429	65	24	35	283	54	890
52	Aero A 200	Ambruš	429	76	24	35	297	54	915
54	RWD-9	Anderle	427	79	24	36	293	56	915

Wettb.- Nummer	Flugzeugmuster	Pilot	Techn. Eigen- schaften	Geringst- geschw.	Motor an- lassen	Ab- und Aufrüsten	Start und Lande- prüfung	Benzin- verbrauch	Gesamt- Punkte
Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej									
61	PZL-26	Dudziński	383	56	20	34	309	73	875
62	PZL-26	Giedgowd	383	57	20	34	274	71	839
63	PZL-26	Grzeszczyk	383	51	20	34	341	78	907
64	PZL-26	Balcer	383	56	20	34	331	75	899
65	PZL-26	Włodarkiewicz	383	57	20	33	339	58	890
71	RWD-9	Bajan	427	83	24	36	345	79	994
72	RWD-9	Buczyński	427	60	24	36	297	76	920
73	RWD-9	Florjanowicz	427	64	24	36	311	57	919
74	RWD-9	Karpiński	427	62	24	36	343	62	954
75	RWD-9	Płonczyński	427	73	24	36	332	61	953
76	RWD-9	Skrzypiński	427	61	24	36	278	57	883
81	DH Puss Moth	MacPherson	373	40	16	28	294	49	800

Tabelle 5: Gesamtergebnis

Wettbewerbs-Nummer	Flugzeugmuster	Pilot	Punkte aus Technischer Prüfung	Ø-Geschwindigkeit im Streckenflug		Höchst-geschwindigkeit		Gesamt-Punkt zahl	Erreich-ter Platz
				(km/h)	Punkte	(km/h)	Punkte		
Aero-Club von Deutschland									
14	Me 108	Osterkamp	854	208,74	875	291	81	1.810	5
15	Me 108	Francke	899	196,96	816	287	77	1.792	10
16	Me 108	Junck	895	199,71	838	283	73	1.806	6
17	Fi 97	Hirth	915	197,37	819	237	27	1.761	13
18	Fi 97	Bayer	902	203,47	854	236	26	1.782	12
19	Fi 97	Seidemann	939	208,28	874	243	33	1.846	3
21	Fi 97	Hubrich	936	190,34	763	239	29	1.728	16
22	Fi 97	Pasewaldt	885	215,33	880	239	29	1.794	9
Reale Aero Club d'Italia									
42	Bergamo PS 1	Francois	801	188,84	747	223	13	1.561	17
Aeroklub Republiky Ceskoslovenske									
51	Aero A 200 1	Žáček	890	201,25	845	224	14	1.749	14
52	Aero A 200 2	Ambruš	915	211,12	880	237	27	1.822	4
54	RWD-9	Anderle	915	203,69	855	237	27	1.797	8
Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej									
61	PZL-26	Dudziński	875	211,05	880	241	31	1.786	11
71	RWD-9	Bajan	994	205,15	861	251	41	1.896	1
72	RWD-9	Buczyński	920	199,43	836	254	44	1.800	7
75	RWD-9	Płonczyński	953	213,89	868	255	45	1.866	2
76	RWD-9	Skrzypiński	883	198,25	826	243	33	1.742	15

Anmerkung: Die Aufstellung enthält nur diejenigen 17 Teilnehmer, die bis zuletzt in der Wertung waren und auch am abschließenden Wettrennen teilnahmen.

Danksagung

Der Verfasser dankt dem Sekretariat der Fédération Aéronautique Internationale in Lausanne sowie dem Aeroklub Polski und insbesondere Herrn Dipl.Ing. Jerzy Butkiewicz für die freundliche und hilfreiche Unterstützung.

Ein weiterer Dank gebührt meinem Freund Harm Hazewinkel, dem niederländischen Luftfahrthistoriker, für seine willkommene Mithilfe und Zurverfügungstellung von Unterlagen.

Und zum Schluß will ich nicht vergessen, meinen ADL-Kollegen Karl Kössler, Dr. Volker Koos und Günther Ott für ihre Unterstützung, insbesondere auch mit Bildmaterial, zu danken.

Quellen

Bücher und Broschüren

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej (Hrsg.): Offizielles Programm zum Internationalen Rundflug 1934, Deutsche Ausgabe, Warschau 1934.

Ebert, Hans / Kaiser, Johann / Peters, Klaus: Willy Messerschmitt – Pionier der Luftfahrt und des Leichtbaus (Reihe „Die deutsche Luftfahrt“, Band 17), Bonn 1992.

Fieseler, Gerhard: Meine Bahn am Himmel, München 1979.

Hubrich, Gerhard: Zwischen den Meilensteinen der Luftfahrt, Steinebach o.J. (ca. 1969).

Kwieceński, Bogdan (FAI-Vizepräsident): Les quatre concours de Challenge International d'Avions de Tourisme, Warschau 1936.

Osterkamp, Theodor: Durch Höhen und Tiefen jagt ein Herz, Heidelberg 1952.

Schulz, Richard / Feuchter, Georg W. / Langsdorff, Werner von: Handbuch der Luftfahrt, Jahrgang 1936.

Supf, Peter: Hanns Klemm – Der Schöpfer des Leichtflugzeuges, Stuttgart 1955.

Zeitschriften

Dempewolf, Hermann: Mit Seidemann im Europaflug, in: Shell-Post, Heft 2/Dezember 1934.

Hildebrandt, Alfred: Internationaler Rundflug 1934, in: Deutsche Luftwacht, Ausgabe Luftwelt, Nr. 19/1934.

Kleffel, Walther: Schnappschüsse vom Europaflug, in: Die Luftreise, Heft 10/1934.

Pleines, Wilhelm: Fortschritte im Bau von Reiseflugzeugen, in: Zeitschrift des VDI, Bd. 78, Nr. 42/1934 sowie im VDI-Sonderheft Luftfahrt (1935), S. 54 ff.

Schulz, Richard / Pleines, Wilhelm: Technischer Rückblick auf den Internationalen Rundflug 1934, in: Deutsche Luftwacht, Ausgabe Luftwissen, Nr. 9 und 10/1934.

Flugsport Jg. 1934, Nr. 8, 15, 18, 19, 20
Jg. 1935, Nr. 4.

Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt, Jg. 1933, Nr. 2 und 22.

Deutsche Luftwacht, Ausgabe Luftwelt, Jg. 1934, Nr. 1, 9, 16, 18, 19.

Diverse deutsche Tageszeitungen aus August und September 1934.

L'Aviation 2014, S. 26-34 und S. 70-76: Le Circuit européen des avions de tourisme 1934 – Le dernier challenge (Autor: Harm J. Hazewinkel)

Schriftstücke und andere nicht gedruckte Belege

Schreiben des RdL, B II 4 Nr. 2327/34 an die Luftämter betr. Europarundflug 1934, mit Anlagen.

Schnellbrief des RKL, B I 4 Nr. 2626/34 an das Auswärtige Amt betr. Internationaler Rundflug 1934, mit Anlage.

Flugbücher von Hermann Dempewolf und Willy Ellenrieder.

Schriftwechsel des Verfassers mit Dr. Georg Pasewaldt im August 1983, darin u.a. Bericht Pasewaldts über seine Erlebnisse während des Europa-Rundflugs 1934.

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
BFW	Bayerische Flugzeugwerke AG, Augsburg
DLH	Deutsche Luft Hansa AG, 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, Braunschweig
FAI	Fédération Aéronautique Internationale (Internationaler Luftsport Verband), Paris
RdL	Reichsminister der Luftfahrt, Berlin
RKL	Reichskommissar für die Luftfahrt, Berlin
RLM	Reichsluftfahrtministerium, Berlin
RVM	Reichsverkehrsministerium, Berlin