



*Das große Flugboot Rohrbach „Romar“ D-1734 stürzte am 10. September 1929 in der Nähe von Grömitz in die Ostsee. Es befand sich auf einem Probeflug in niedriger Höhe über dem Meer (zwecks Untersuchung des sog. Luftkissen-Effekts), als unvermittelt das rechte der drei Triebwerke aussetzte. Die beim Aufschlag auf das Wasser entstandenen Lecks waren so erheblich, daß die Maschine nach relativ kurzer Zeit sank. Das Wrack wurde zwar wieder gehoben, aber dann verschrottet. Die offizielle Ausbuchung der D-1734 in den amtlichen NfL (Nachrichten für Luftfahrer) erfolgte erst mit 2 ½ jähriger Verspätung. (Slg. Frost/ADL)*

## Zulassung und Kennzeichnung der deutschen Zivilflugzeuge 1914-1934

### 4. Die deutsche Luftfahrzeugrolle 1920-1934 (LFR B)

von Dr. Ernst Vocke † (ADL)

04.2019 überarbeitete Fassung der Erstveröffentlichung in LUFTFAHRT INTERNATIONAL Nr. 5-6 und 8 / 1981

#### 4.4 Umfang der LFR-B und Möglichkeiten zu ihrer Wiederherstellung

##### Veröffentlichung der LFR-B

Die LFR-B ist in ihrer Gesamtheit nie veröffentlicht worden. Im Mitteilungsblatt „Nachrichten für Luftfahrer“ (NfL) – herausgegeben ab 1920 vom Reichsverkehrsministerium (RVM), ab 1933 vom Reichsluftfahrtministerium (RLM) – wurde im Februar 1928 eine Liste aller damals noch zugelassenen Flugzeuge veröffentlicht mit Angabe von D-Nummer, Typ, Werk-Nummer, Motor(en) und Eigentümer.

Seitdem erschienen in den NfL monatlich die Neuzulassungen und Veränderungen, desgleichen die Abgänge, meistens mit einer stichwortartigen Angabe der Gründe: zerstört, verbrannt, zerlegt, ausländische Zulassung usw. Zuweilen hieß es aber auch nur schlicht „Abgang“.

Der Veröffentlichungsmonat in den NfL war aber nicht unbedingt mit dem echten Termin der Eintragung bzw. Löschung identisch. Man muß unterscheiden zwischen dem tatsächlichen Datum des Ereignisses und dem Zeitpunkt der Meldung hierüber. Letztere, also die Veröffentlichung in den NfL, bedeutete nur, daß für den betreffenden Vorgang der Papierkrieg erledigt, das Ereignis für die Behörde damit „aktenkundig“ und veröffentlichungsreif war. Zwischen einem Flugzeugabsturz und der Abmeldung in den NfL konnten Monate, manchmal sogar Jahre vergehen.

Beispiele:

|        |                  |                                                                                         |
|--------|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| D 448  | DLFW B I         | Absturz 17.6.1929 in Leipzig.<br>NfL: 04.1932 „Zulassung zurückgezogen“.                |
| D-858  | RaKa Kl I a      | Absturz 6.10.1928 in Amstetten.<br>NfL: 02.1932 „zerstört“.                             |
| D 864  | Dornier „Wal“    | Untergegangen 7.7.1930 vor Bornholm.<br>NfL: 03.1932 „untergegangen“                    |
| D-1492 | Klemm Kl 25      | Absturz 8.6.1929 in Böblingen.<br>NfL: 03.1932 „zerstört“.                              |
| D-1711 | BFW M 23 b       | Absturz 19.9.1929 in Schneidemühl.<br>NfL: 02.1932 „zerstört“.                          |
| D-1734 | Rohrbach „Romar“ | Untergegangen 10.9.1929 vor Grömitz (Ostsee).<br>NfL: 03.1932 „Zulassung zurückgezogen“ |
| D-1806 | BFW M 23 b       | Absturz 20.3.1931 in Gelsenkirchen-Buer.<br>NfL: 11.1936 „zerstört“.                    |
| D 2140 | BFW M 23 b       | Absturz 2.10.1931 in Halle.<br>NfL: 11.1933 „zerstört“.                                 |

Über Zulassung oder Löschung wurden die Akten erst geschlossen, wenn gewisse Vorbedingungen erfüllt waren. Bei den Neuzulassungen gehörten dazu die Vorlage sämtlicher Prüf- und Abnahmeberichte einschließlich der Erledigung von evtl. Beanstandungen, die Bezahlung der Gebühren und Versicherungen, manchmal wohl auch die Übernahme durch einen Halter. Bei den Abgängen, z.B. bei Abstürzen, war der Veröffentlichungstermin in den NfL u.a. davon abhängig, welche Angaben die Luftpolizei beim Einsenden des Flugzeugscheines an das RVM über die Schadenshöhe gemacht hatte und wie sich der Flugzeughalter dazu äußerte. Dieser wiederum klärte manchmal erst mit der Versicherung oder anderen Geldgebern, ob eine Reparatur noch in Frage kam oder nicht. Manchmal wurden auch als „restlos“ eingestufte Brüche wieder aufgebaut!

Etliche Zulassungen oder Abgänge erschienen in den NfL überhaupt nicht oder sie wurden erst nach Jahren aus einem Stapel liegengebliebener Vorgänge einmal aufgearbeitet. Die Angaben in den NfL waren also nicht immer vollständig, übrigens auch nicht immer den Tatsachen entsprechend.

Beispiel:

D-1534 Junkers W 33b, zugelassen 12.1928. Abgang 09.1931 wegen „Überalterung“ (NfL).

Tatsächlich war die Maschine aber seit 10.1931 in Lipezk. Nach ihrer Rückkehr 1934 erhielt sie die Zulassung D-OKIP.

Ab Mai 1934 wurden in den NfL-Meldungen die Werknummern weggelassen. Veröffentlichungen von D-Nummern und Buchstabenzulassungen erfolgten durcheinander, wurden immer lückenhafter und eine Zeitlang völlig eingestellt. Sporadische Nachträge über Abgänge von Flugzeugen mit D-Nummern erschienen noch bis 1938.



Mit diesem Unfallfoto ließ sich beweisen, daß eine Raab-Katzenstein RK II (Pelikan) der Fliegerschule Bornemann mit der Zulassung D-1116 existiert hat. Der Bruch fand am 30.6.1927 auf dem Friedhof Staaken statt, und zwar unmittelbar vor den Fliegergräbern von Löwe und Warlich.  
(Slg. Ott/ADL)

Durch Auswertung dieser damaligen NfL-Veröffentlichungen läßt sich eine Tabelle aller D-Nummern anlegen, allerdings mit Lücken. Denn über die bis einschließlich Januar 1928 bereits endgültig ausgeschiedenen Flugzeuge wurde in den NfL nie etwas veröffentlicht. Der Autor, damals noch Schüler, hat im Juli 1930 im RVM in Berlin aus handschriftlich geführten Listen, gewissermaßen Zulassungskladen zur LFR-B, die D-Nummer sowie Typ und Motor(en) von allen diesen ausgeschiedenen Flugzeugen herausgeschrieben. Angaben über die einstigen Eigentümer, über Zulassungs- oder Abgangsdaten der Flugzeuge enthielt die Kladde nicht.

Ferner konnte der Autor 1931 in der Junkers-Werft Leipzig-Mockau aus einer firmeninternen Liste Werk-Nummern sowie werkseitig zugeteilte Namen von Junkers-Flugzeugen abschreiben und ebenfalls in seine eigene Liste einarbeiten. Weitere Feststellungen aus Akten des Lufthansa-Altarchivs, aus Fachzeitschriften, eigenen Beobachtungen und anderen Quellen kamen hinzu. Diese handschriftliche Auflistung hat den Zweiten Weltkrieg überlebt, vermutlich als einzige Unterlage über viele alte D-Nummern. In seinem Buch „Recherchen zur Deutschen Luftfahrzeugrolle“ hat Karl Ries diese Daten unzulässig

gerweise verwendet, ohne vorher die Genehmigung von Dr. Vocke einzuholen und ohne präzise Quellenangabe. Hiermit sei wenigstens der Hinweis auf die Herkunft nachgeholt.

Für die noch fehlenden, aber luftfahrtgeschichtlich wichtigen Stammrollendaten, wie Werk-Nummern, Eigentümer, Zulassungs- oder Abgangszeiten sowie Abgangsgründe der alten, ausgeschiedenen Flugzeuge mußten andere Quellen herangezogen werden: Angaben von Herstellerwerken, persönliche Flugtagebücher, alte Vereinsblätter und sonstige Fundstücke aus Archiven, Bücher und Zeitschriften der Luftfahrt-Literatur, ferner alte Zeitungsmeldungen wie Berichte über Flugtage, Flugzeugtaufen, Wettbewerbe und anderes mehr. Sehr aufschlußreich waren alte Fotografien. Auch Berichte von ehemals Beteiligten konnten oft recht wertvoll sein, waren nach so langen Jahren aber nicht immer zuverlässig. Bei Verwendung all der genannten zusätzlichen Informationen war daher eine strenge Quellenkritik erforderlich, z.B. durch Vergleich verschiedener Datenquellen. Deshalb sollten für die Übernahme in eine Dokumentation Quellenangaben ein absolutes Muß sein!

## Umfang der Luftfahrzeugrolle B

Die LFR-B enthielt D-Nummern von D-1 bis D-3463. Diese Nummernzahl entsprach aber nicht exakt der Menge deutscher Motorflugzeuge, die zwischen Mai/Juni 1920 und März 1934 zugelassen wurden, denn die LFR-B enthält sowohl Lücken als auch Mehrfach-Belegungen einiger D-Nummern. Im großen Ganzen sind diese Abweichungen jedoch in ihrer Menge gering, so daß sich die Anzahl an Flugzeugen in der LFR-B hinreichend sicher abschätzen läßt.

Wenn man von 3463 als der höchsten bekannten Eintragsnummer ausgeht, Mehrfachbelegungen hinzuaddiert sowie Umnumerierungen und verbliebene Lücken absetzt, ergibt sich mit dem Bearbeitungsstand von 2012 eine Gesamtzahl von rund 3.300 Flugzeugen. Darin sind die sog. Probe- und Überführungszulassungen (s. weiter unten) nicht enthalten. Die genannte Schätzzahl kann sich durch die Erschließung weiterer Quellen noch vergrößern.

## Lücken in der LFR-B

Lücken traten auf,

- wenn D-Nummern überhaupt nicht vergeben wurden.  
Beispiele: D-692 bis D-699. Die 600er Nummern wurden für den Deutschen Rundflug 1925 zugleich als Wettbewerbsnummern verwendet, von den Teilnehmern aber nur bis D-691 in Anspruch genommen. Die restlichen acht Nummern sind auch nach Ende des Wettbewerbs nicht belegt worden.
- im Fall D-1219.  
In der schon erwähnten Zulassungskladde des RVM fiel auf, daß beim Vorausschreiben der D-Nummernspalte versehentlich eine Nummer ausgelassen worden war: Nach D-1218 folgte sogleich D-1220. Den Fehler hat man wohl nie entdeckt, denn zur D-1219 gab es auch später keinen Nachtrag.
- Vorgesehene D-Nummern,  
die bei der amtlichen Zuteilung ab April 1934 gar nicht mehr vergeben, sondern gleich in Buchstabenzulassungen umgewandelt wurden.

## Mehrfachbelegungen

Eine kleinere Anzahl von D-Nummern wurde nicht nur einmal vergeben, sondern nach Ausscheiden des ursprünglichen Kennzeichenträgers ein zweites Mal – in ganz seltenen Fällen sogar noch zum dritten Mal. Auf diese Doppel- bzw. Dreifachbelegung von Zulassungsnummern wird in Teil 4.5 „Mehrfachbelegungen“ näher eingegangen.

## Umnumerierungen

Die Fälle, in denen Flugzeuge nacheinander zwei unterschiedliche D-Nummern trugen, sind noch seltener als die Doppelbelegungen. Wie bereits erwähnt, kam dies bei Wettbewerben im Jahr 1925 vor. So bekam z.B. die Dietrich DP II a D-471 der Fliegerschule Auffahrt für den Deutschen Rundflug die Zulassung D-652 zugeteilt und behielt diese auch späterhin. Für den internationalen Flugwettbewerb München im September 1925 sind ebenfalls einige Umnumerierungen bekannt.





(ganz oben):  
Die Junkers F 13, W.Nr. 545, trug als erstes Flugzeug das Kennzeichen D-135; hier bereits als Dz 135 (1921). (Slg. Ott/ADL)

(oben):  
Nach ihrer Rückkehr aus Danzig erhielt die W.Nr. 545 das neue Kennzeichen D-332, weil ihre alte Nummer D-135 inzwischen durch eine LVG belegt war. Diese Bauchlandung ereignete sich am 15.5.1925 bei Ansbach. (Slg. Frost/ADL)

(links):  
Die Udet U 12 „Flamingo“ (W.Nr. 262) war 1926 die dritte Trägerin des Kennzeichens D-135. Im Hintergrund das Alpenpanorama von Bad Reichenhall. (Slg. Frost/ADL)

In wenigen Einzelfällen mußten Flugzeuge nach einer zwischenzeitlichen Zulassung im Ausland bei ihrer Rückkehr eine neue D-Nummer bekommen, weil ihr früheres Kennzeichen inzwischen wieder vergeben war. So erging es zum Beispiel der D-135. Unter diesem Kennzeichen gab es in der LFR-B gleich drei Flugzeuge!

- Als erste erhielt die Junkers F 13, W.Nr. 545, die Zulassung D-135. Die Maschine wurde im Februar 1921 nach Danzig überführt, dort für kurze Zeit in Dz 135 und dann endgültig in Dz 36 umregistriert. Als die Maschine im Herbst 1923 wieder nach Deutschland zurückkehrte, war ihre alte D-Nummer noch von der Nachfolgerin belegt. Deshalb erhielt sie die neue Registrierung D-332.
- Die nächste D-135 war eine LVG C V (oder C VI) der DLR, von der bisher nur ein schriftlicher Beleg, aber kein Foto existiert.
- Letzte Trägerin des Kennzeichens D-135 wurde schließlich im Januar 1926 die Udet U 12, W.Nr. 262.

Im Normalfall wurden solche Zulassungen aber nicht wieder belegt und „Rückkehrer“ erhielten ihre alte Registrierung zurück – wie etwa die Junkers F 13, W.Nr. 638, die Anfang 1923 als D-226 in die Luftfahrzeugrolle eingetragen worden war. Noch im gleichen Jahr ging sie in den Besitz der ungarischen Luftverkehrsgesellschaft Aero Expresz R.T. über und flog dort unter der Zulassung H-MACD. Nach ihrer Rückkehr zum Junkers-Flugzeugwerk im Mai 1928 wurde sie wieder als D-226 registriert.

*Ausstellung der Junkers F 13 H-MACD der ungarischen Fluggesellschaft Aero Express RT in Budapest. Die Maschine hatte vorher die deutsche Zulassung D-226 getragen und war 1923 nach Ungarn gegangen.*



*Als die H-MACD 1928 wieder zu Junkers nach Deutschland zurückkehrte, erhielt sie ihre alte Zulassung D-226 zurück. Landung auf dem Flugplatz Dresden-Heller.*

## Erprobungs- und Überführungszulassungen

In der Luftverkehrsordnung (LVO) von 1930 fand sich in § 11 die Bestimmung:

*„Der Reichsminister kann nach Anhörung der Prüfstelle für Luftfahrzeuge ... für ein nicht zugelassenes oder nicht eingetragenes Flugzeug zu Probe-, Prüfungs-, Überführungs- und ähnlichen Flügen eine befristete vorläufige Fluggenehmigung erteilen, wenn die Haftpflicht des Halters durch Versicherung oder Hinterlegung gedeckt ist. Die Bescheinigung über die vorläufige Fluggenehmigung ist im Flugzeug mitzuführen.“*

Solche Verfahren gab es auch schon vor 1930. Die jeweiligen Antragsteller erhielten dann eine vorläufige, in eiligen Fällen eine sog. „telegrafische“ Zulassung. Als Beispiel sei die Junkers A 35, W.Nr. 1033, erwähnt, die im April 1926 und April 1927 Auslandsflüge durchführte, ohne eine D-Nummer zu haben, sondern nur eine Überführungszulassung. Erst im Mai 1927 wurde ihr das Kennzeichen D-885 zugeteilt, das nach dem Totalschaden einer Bäume B IV freigeworden war.



Nach dem Erlaß der LVO 1930 ging man dazu über, Probezulassungen nicht nur auf dem Papier zu vergeben, sondern auch am Flugzeug äußerlich sichtbar anzubringen. Man bediente sich dazu der Nummern D-3 bis D-9. Die ursprünglich hierauf zugelassenen Flugzeuge waren längst ausgeschieden, so daß man diese Nummern als kurzfristige und immer wieder neu nutzbare Kennzeichen verwenden konnte – wie die roten Nummern bei Kraftfahrzeugen. Als 1932 die Sablatnig P III D-2 ebenfalls ausgemustert war, griff man auch auf diese Nummer zurück.



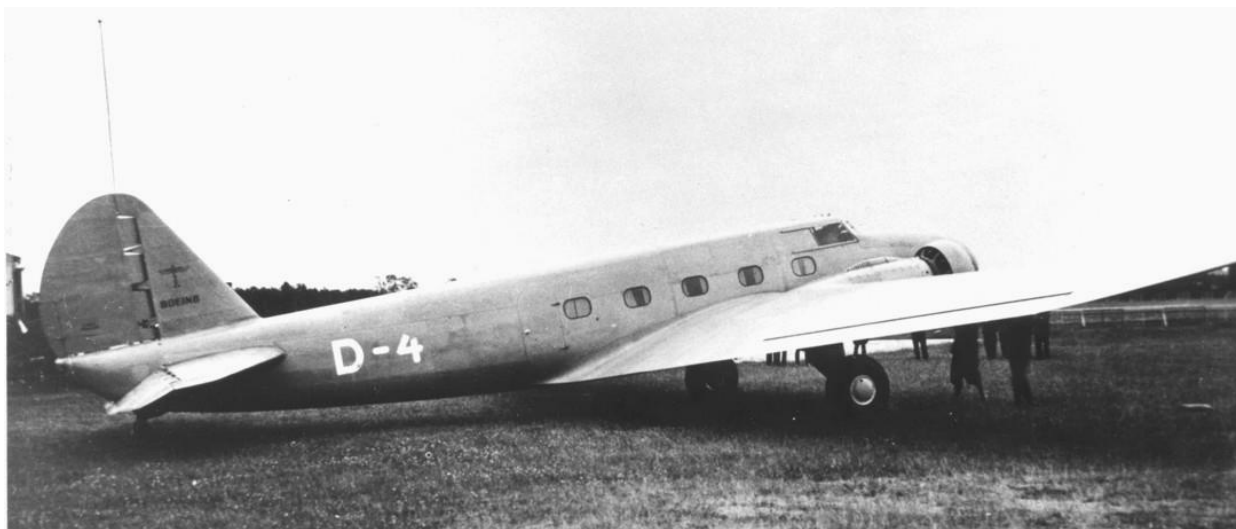
*D-6 war die Überführungszulassung für die Dornier Do Y, W.Nr. 233, die im Oktober 1932 von Dornier an die jugoslawische Luftwaffe geliefert wurde. Das Bild entstand anlässlich einer Zwischenlandung auf dem Flugplatz Wien-Aspern.*

Das Verfahren der Probezulassungen mit einstelligen Zahlen überlebte die LFR-B bis weit in die „Buchstabenzeit“ hinein (vgl. Liste der Erprobungs- und Überführungszulassungen am Schluß dieses Kapitels). Das Kennzeichen D-1 wurde übrigens nie als Probezulassung verwendet, weil diese Nummer von Mai 1920 bis Juni 1940 durchgängig von der Junkers F 13 W.Nr. 531 belegt war.



*Die Heinkel He 70 a „Heinkel Blitz“ mit dem vorläufigem Kennzeichen D-3 während der Erprobung im Frühjahr 1933. Im Juni erhielt das Flugzeug seine endgültige Zulassung als D-2537. (beide Fotos Slg. Koos)*





Die Boeing 247 der Lufthansa trug anfangs die Erprobungszulassung D-4, im August 1934 erhielt sie das reguläre Kennzeichen D-AKIN. (Slg. Frost/ADL)



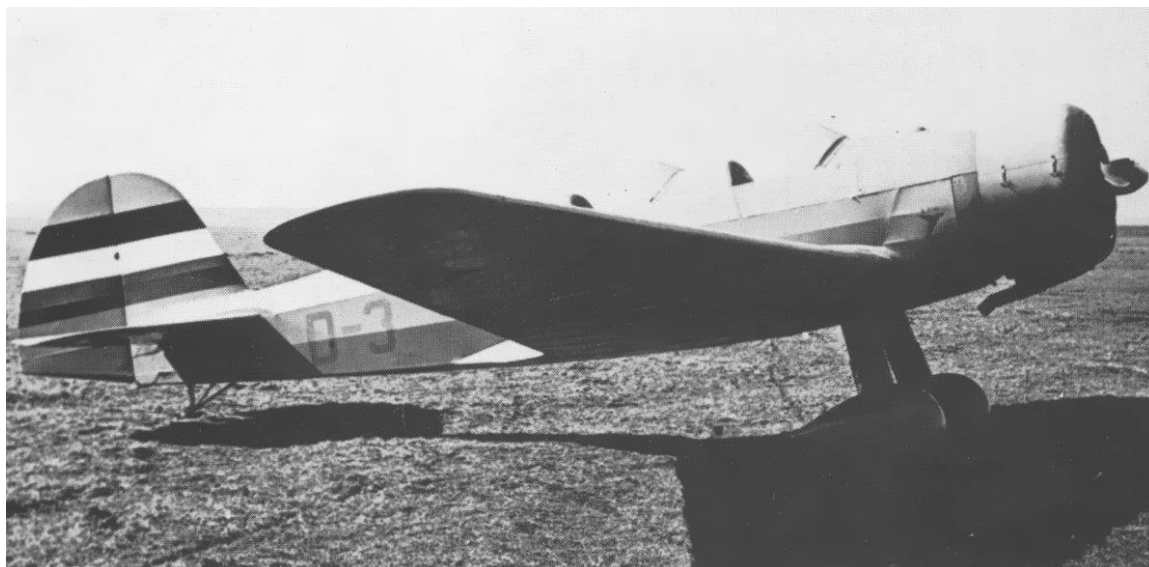
Der Motorsegler Schneider „Grunau Motor-Baby“ flog zeitweilig mit der Erprobungs-Zulassung D-9. (Slg. Ott/ADL)

Es gibt Abbildungen von einigen Flugzeugen, deren Kennzeichen scheinbar in diese Rubrik gehören, die aber tatsächlich einen ganz anderen Hintergrund haben. Dazu gehören etwa eine Heinkel HE 5 mit „D-1“ oder eine Messerschmitt M 35 mit „D-3“ (s Fotos). Hier handelte es sich in Wirklichkeit um halbfertige Kennzeichen, die der Betriebsmaler schon soweit angebracht hatte, wie es vor dem Eintreffen der amtlich zugeteilten D-Nummer möglich war. Dies sind also keine Probe- oder Überführungszulassungen im obigen Sinne.



Diese Heinkel H 5e trug natürlich nicht die Nummer D-1. Die Beschriftung ist nur unvollständig. Es dürfte sich um eine Maschine der Serie handeln, deren Zulassung in die Nummern-Blöcke D-1300-, 1400-, 1500- fiel. (Slg. Frost/ADL)





*(links):  
Auch diese Messerschmitt M 35 „D-3“ trägt vorerst nur den Beginn einer Zulassung aus dem 3000er Block in Erwartung der endgültigen Zulassungsnummer.  
(Slg. Ott/ADL)*

## Flugzeuge ohne D-Nummern

Der Vollständigkeit halber sei bemerkt, daß es in der Berichtszeit auch deutsche Motorflugzeuge gab, welche überhaupt keine D-Nummer erhielten. Zuweilen handelte es sich um Einzelkonstruktionen von Leichtflugzeugen, wie z.B. die E 1 und E 2 vom Entler-Werk Flugzeugbau GmbH, Bremen, oder die S 9 der Flugwissenschaftlichen Vereinigung Aachen.

Ohne D-Nummer blieben oft auch Prototypen von Flugzeugmustern, welche über die Erprobungsphase nicht hinaus kamen, wie z.B. einige Maschinen der Caspar-Werke. Oder solche, die während der Erprobung abstürzten – wie die erste Focke-Wulf-„Ente“, mit der Ing. Georg Wulf am 29.9.1927 in Bremen zu Tode kam. Mit dem Prototyp der BFM M 20 verunglückte Dipl.Ing. Hans Hackmack tödlich am 26.2.1928 in Augsburg.

Ferner zählen zu dieser Gruppe Flugzeuge, die nur eine Überführungsgenehmigung vom Werk zum Abnehmer hatten und vor der Zulassung zu Bruch gingen. Ein solches Beispiel war die DLFW D V III a, Werk-Nummer 12, der Hüffer-Werke, bestimmt für August Lauw, Bockhorn in Oldenburg. Das Flugzeug verunglückte zweimal; erstmalig am 6.10.1927 in Bremen (mittelschwerer Bruch) und, nach Reparatur, endgültig am 6.4.1928 in Wilhelmshaven (Totalschaden). Die Fotos der beiden Unfälle zeigen, daß das Flugzeug keine D-Nummer trug; auch erschien es nicht in der Zulassungskladde des RVM.



*(oben): Ohne Zulassung blieben oft Prototypen, deren Entwicklung eingestellt wurde. Dazu gehörte auch die Focke-Wulf A 36, Werk-Nr. 100, die am 9.1.1931 ihren Erstflug durchführte.  
(Slg. Mohr/ADL)*





Die von Ing. Schulz 1925 konstruierte S 9 („Junkers-Schulz“) der Flugwissenschaftlichen Arbeitsgruppe Aachen erhielt keine D-Nummer.  
(Slg. Frost/ADL)

### Bisher bekannte „Erprobungs- und Überführungszulassungen“

| D-Nr. | Typ                 | Werk-Nr. | Zulassungs-zeit | Zweck:<br>E = Erprobung<br>Ü = Überführung | Bemerkungen,<br>spätere Zulassungen                   |
|-------|---------------------|----------|-----------------|--------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| D-2   | Dornier J II d Bis  | 222      | 1933            | Ü Columbien                                | F.A.C. 603                                            |
| D-3   | Junkers A 50 ce     | 3552     | 08.1930         | Ü Japan                                    | 09.1930 J-BECB                                        |
| D-3   | Junkers G 24 he     | 961      | 04.1931         | Ü Brasilien                                | ex D-1768, Sindicato Condor P-BAQA, PP-CAS            |
| D-3   | Dornier Y           | 232      | 1931            | Ü Jugoslawien                              |                                                       |
| D-3   | Heinkel He 70 a     | 403      | 03.1933         | E                                          | 06.1933 D-2537, 1934 D-UHUX                           |
| D-3   | Junkers Ju 52/3m fe | 4024     | 9.1933          | Ü Brasilien                                | Sindicato Condor PP-CAT                               |
| D-3   | Heinkel He 111      | ?        | 8.1937          | Ü Türkei                                   |                                                       |
| D-4   | Junkers G 24 nao    | 967      | 10.1931         | Ü Jugoslawien                              |                                                       |
| D-4   | Junkers W 34 gi     | 2737     | 04.1933         | Ü China                                    | nicht überführt, verunglückt 29.4.1933 bei Traunstein |
| D-4   | Junkers W 34 gi     | 2743     | 9.1933          | Ü China                                    | ex D-2535, Eurasia VI                                 |
| D-4   | Junkers Ju 52/3m ge | 4038     | 2.1934          | Ü Brasilien                                | Synd. Condor PP-CAV                                   |
| D-4   | Boeing 247          | 1944     | 1934            | E                                          | 8.1934 D-AKIN                                         |
| D-4   | Junkers Ju 52/3m ge | 5261     | 7.1935          | Ü Brasilien                                | Sindicato Condor PP-CAZ                               |
| D-4   | Dornier J II        | ?        | 12.1935         | Ü Jugoslawien                              |                                                       |
| D-5   | Junkers G 24 nao    | 968      | 10.1931         | Ü Jugoslawien                              |                                                       |
| D-5   | Junkers W 34 gi     | 2738     | 5.1933          | Ü China                                    | Eurasia I                                             |
| D-6   | Dornier Y           | 233      | 1931            | Ü Jugoslawien                              |                                                       |
| D-6   | Dornier J II d Bis  | 238      | 1933            | Ü UdSSR                                    |                                                       |
| D-6   | Dornier J II d Bis  | 245      | 1935            | Ü Jugoslawien                              | nicht überführt, 03.1935 als D-6 verunglückt          |
| D-6   | Junkers Ju 52/3m ge | 5283     | 7.1935          | Ü Brasilien                                | Sindicato Condor PP-CBA                               |

| D-Nr. | Typ                            | Werk-Nr. | Zulassungs-zeit | Zweck:<br>E = Erprobung<br>Ü = Überführung | Bemerkungen,<br>spätere Zulassungen          |
|-------|--------------------------------|----------|-----------------|--------------------------------------------|----------------------------------------------|
| D-7   | Ra-Ka RK 9 a                   | 354      | 10.1929         | Ü Schweden                                 | für Graf Hamilton                            |
| D-7   | Junkers W 34 gi                | 2739     | 5.1933          | Ü China                                    | Eurasia II                                   |
| D-7   | Dornier J II                   | 675      | 12.1935         | Ü Jugoslawien                              | erst 1936 überführt als D-AHUI               |
| D-8   | Dornier J II d Bis             | 217      | 1932            | Ü Jugoslawien                              | nicht überführt, 03.1933 D-2489, 1934 D-AGOF |
| D-8   | Dornier J II d Bis             | 220      | 1933            | Ü Columbien                                | F.A.C. 601                                   |
| D-8   | Dornier J II d Bis             | 221      | 1933            | Ü Columbien                                | F.A.C. 602                                   |
| D-8   | Dornier J II c Bis             | 239      | 1933            | Ü UdSSR                                    |                                              |
| D-9   | Junkers 52/3m de               | 4012     | 5.1933          | Ü Columbien                                | F.A.C. 623                                   |
| D-9   | Schneider-Grunau<br>Motor-Baby | ?        | 1933            | E                                          |                                              |

F.A.C. = Fuerza Aerea Colombiana, kolumbianische Luftwaffe.

In einigen Veröffentlichungen wird eine Junkers Ju 60, D-5, erwähnt (später D-URIM) und als Werk-Nr. 4200 vermutet, doch hat sich hierfür bisher keine amtliche Quelle finden lassen.