



AUTOR:
Hans Peter Müller



FOTOS:
Frank Herzog

Ist es möglich, eine 55 Jahre alte Klemm Kl 107C als Vereinsmaschine zu betreiben? Die Antwort ist ein klares Ja. In der Regel werden zwar derart seltene Oldtimer von einzelnen Liebhabern oder Haltergemeinschaften betrieben und geflogen, dass ein Verein ein solch wertvolles Stück seinen Mitgliedern zur Verfügung stellt, ist selten. Der Hintergrund

ist klar. Denn im Gegensatz zur Kl 107 sind manche Oldtimer nicht einfach zu fliegen.

Derzeit gibt es noch 17 Klemm Kl 107. Einige davon fliegen, andere stehen in Museen oder werden gerade restauriert. Der Tiefdecker besitzt gutmütige Flug-, Start- und Landeigenschaften. Auch einfacher Kunstflug ist mit dem Dreisitzer erlaubt.

Dr. Hanns Klemm war in den 20er Jahren, noch als Ingenieur bei Daimler-Flugzeugbau, mit dem Ziel angetreten, eine Art Volksflugzeug zu bauen. Dem kamen seine kleinen offenen Tiefdecker Kl 20/25 schon sehr nahe. Die Kl 107 war 1939 der Endpunkt der Leichtflugzeug-Entwicklung bei Klemm in Böblingen. Zugleich steht sie für den Wiederbe-

55 Jahre alte Klemm Kl 107C als Vereinsflugzeug

DA KLEMMT "ÜBERHAUPT NICHTS

Die Kl 107 ist ein Stück deutscher Flugzeugbaugeschichte. Die Flugsportgruppe Hanns Klemm Böblingen fliegt heute noch eines dieser raren Stücke als ganz normales Vereinsflugzeug.



Sind von ihrer Kl 107 begeistert: Edgar Müller, Vorsitzender der FSG Hanns Klemm (li.), und „Technikchef“ Manfred Schade.

ginn des deutschen Flugzeugbaus nach dem Krieg. Klemm hatte 1938 mit dem Bau des Prototyps begonnen. Die Kl 107 sollte ein Schulflugzeug werden. Bis Kriegsende baute Klemm in Böblingen lediglich 20 Exemplare. Ein Novum bei diesem Muster war die von Dr. Hanns Klemm entwickelte Holz-Halbschalenbauweise. Der Rumpf wurde in zwei Hälften vorpro-

duziert und später mit Kauritleim, ebenfalls eine Klemm-Entwicklung, zusammengefügt. Die hohe Qualität der Konstruktion und der Materialien sind Gründe dafür, dass die Kl 107 auch heute noch gut instand gehalten und geflogen werden kann.

Als 1955/56 der Bau von Flugzeugen und das Fliegen wieder freigegeben wurden, versuchte Hanns

Klemm gemeinsam mit seinem Sohn Hannsjürgen Klemm den Neuanfang und gründete die Hanns Klemm Flugzeugbau GmbH. Kurz darauf schlossen sich Klemm und Ludwig Bölkow zunächst zu einer Arbeitsgemeinschaft zusammen, aus der später die Klemm-Flugzeuge GmbH wurde. Bölkow überarbeitete die Pläne der Vorkriegs-107, und am 4. September 1956

Seit April dieses Jahres fliegt die Kl 107C der FSG Hanns Klemm wieder. Davor lag sie 20 Jahre still.



Mit der Kl 107C auf Strecke zu gehen ist ein Genuss. Ihr gutes Handling ist einer der Gründe dafür.

startete die erste Nachkriegs-Klemm mit Karl Voy am Steuer zu ihrem Erstflug. Es entstanden in kurzer Folge die Typen 107A (Prototyp) und 107B. Die Unterschiede lagen hauptsächlich in der Motorisierung. Der Typ A hatte einen 90-PS-Continental-Motor und erwies sich damit als zu schwach motorisiert. Deshalb erhielt die Kl 107B einen 150 PS leistenden Lycoming

O-320. Am 1. November 1957 ging die Kl 107B in Serie. Zwei Jahre später kam die C-Version heraus, die eine breitere Kabine und ein verbreitertes Fahrwerk erhielt.

Die Zusammenarbeit zwischen Klemm und Bölkow entwickelte sich schwierig, der Verkauf lief schleppend. Am 30. April wurde die gemeinsame Klemm-Flugzeuge GmbH aufgelöst

und die Rechte an der Kl 107 auf die Bölkow-Tochterfirma Apparatebau Nabern GmbH übertragen. Bölkow entwickelte auf Basis der Klemm die dann viersitzige Bölkow 207. Die letzte von 55 Kl 107 wurde 1961 gebaut.

Neben der D-EKOK besitzt der Verein noch zwei weitere, derzeit nicht fliegende Kl 107 und eine Kl 25.



Die Liebermann-Schalldämpfer machen die Kl 107 deutlich leiser als die frühere Originalausführung der Abgasanlage.



Die Spreizklappen sorgen für gute Landeeigenschaften. Die Detailaufnahme zeigt schön, wie gut die FSG-Mitglieder ihren Klassiker restauriert haben.



Der Scheibenverschluss ist ein schönes Detail. Er sieht aus, als hätte Klemm ihn von einem Auto übernommen.



Das robuste Hauptfahrwerk steckt auch härtere Landestöße weg. Die starke Aufnahme des Spornrads nimmt über eine Zugstrebe auch Kräfte aus der F-Schlepp-Kupplung auf.





[1] Das Panel ist klassikergerecht „old fashioned“, bietet aber alles, was man zum VFR-Fliegen braucht. [2] Auf dem hinteren Sitz neben dem Tank geht es recht eng zu. [3] Mit dem Lycoming O-320 hat der Oldtimer einen „modernen“ Motor. Im Gegensatz zu vielen anderen Klassikern ist so die Ersatzteilversorgung für den Antrieb kein Problem.



Mehrere FSG-Mitglieder, die sich zu einer Haltergemeinschaft zusammengeschlossen haben, bauen zudem seit vier Jahren schon eine Kl 35 auf. Sie soll 2017 wieder fliegen.

Die D-EKOK wurde 1960 mit der Werknummer 133 in Nabern gebaut. Schon seit fünf Jahrzehnten, genau seit August 1965, besitzt sie der Verein. Doch 20 Jahre davon war sie nicht

Platz mit dem 130 Liter fassenden Tank teilen. In dieser Hinsicht ähnelt die Kl 107C übrigens der Saab 91 A/B Safir, die ebenfalls ihren Haupttank auf der Rückbank hatte. Dass die Klemm 107 nur dreisitzig ist, soll der Sage nach übrigens daher kommen, dass bei der Konstruktion ein Platz für den Tank vergessen worden sein soll. Also sei kurzerhand ein Sitzplatz

dafür geopfert worden. Die Geschichte dürfte wohl in die Rubrik Piloten-Latein fallen.

Als wahrer Klassiker ist die Kl 107C der Böblingen Flieger auf Flug-

GUTE FLUGEIGENSCHAFTEN MACHEN DEN OLDTIMER VEREINSTAUGLICH

in Betrieb, wurde in der Vereinswerkstatt grundüberholt und kam erst am 24. April dieses Jahres am Heimatplatz Eutingen wieder in die Luft.

Die Piloten sind von ihrem Oldtimer begeistert. Die Klemm reagiert sehr direkt auf die Steuerung und benimmt sich beim Fliegen sehr „willig“. Sie zu bewegen macht Freude. Die Sicht nach vorne und rundum ist sehr gut, die Flug- und Landeeigenschaften sind unproblematisch trotz des Spornradfahrwerks. Die Hauptfahrwerksbeine sind recht massiv gebaut und stecken auch mal härtere Landungen gut weg. In Sachen Landeeigenschaften sind auch die Spreizklappen hilfreich, sie sorgen für niedrige Anfluggeschwindigkeiten. Natürlich wurde die Avionik über die Jahrzehnte hinweg ein wenig ergänzt. Alles andere ist und bleibt original.

Etwas beengt geht es in der „zweiten Reihe“ der Kabine zu. Der dort sitzende Mitflieger muss sich den

Platz mit dem 130 Liter fassenden Tank teilen. In dieser Hinsicht ähnelt die Kl 107C übrigens der Saab 91 A/B Safir, die ebenfalls ihren Haupttank auf der Rückbank hatte. Dass die Klemm 107 nur dreisitzig ist, soll der Sage nach übrigens daher kommen, dass bei der Konstruktion ein Platz für den Tank vergessen worden sein soll. Also sei kurzerhand ein Sitzplatz dafür geopfert worden. Die Geschichte dürfte wohl in die Rubrik Piloten-Latein fallen. Als wahrer Klassiker ist die Kl 107C der Böblingen Flieger auf Flug-

tagen und Fliegerfesten ein gern gesehener Gast. Und auch für lange Streckenflüge nutzen die Mitglieder das Flugzeug gerne, oftmals sogar lieber als die vereinseigene Robin Regent. „Diese Maschine ist so schön zu fliegen, und das Oldtimerfeeling wollen wir nicht missen“, sagt dazu Jens Rehr, der die Klemm oft und gerne fliegt. „Außerdem hat uns die Kl 107C schon zuverlässig in alle Ecken von Europa gebracht.“ Jörg Landefeld pflichtet ihm bei: „Die Klemm ist mit ihrem Lycoming ein absolut zuverlässiger Flieger, der mich und meine Familie schon bis zu den masurischen Seen in Polen auf der einen und über die Alpen bis nach Dubrovnik auf der anderen Seite gebracht hat. In all den Jahren hat uns das Flugzeug nie im Stich gelassen. Selbst wenn die Batterie mal zu schwach war, um den Motor zu starten, wie 2012 beim 24-Stunden-Rennen in LeMans, konnte uns das Flugzeug immer sicher nach Hause brin-

Daten Klemm Kl 107C

Hersteller: Apparatebau Nabern GmbH **Erstflug:** 1959 **Sitzplätze:** 3
Bauweise: Holz-Schalbauweise **Verwendung:** Übungs- und Reiseflugzeug

Motor

Hersteller	Lycoming
Typ	O-320-A2A/B
Leistung	110 kW/150 PS

Massen und Mengen

Leermasse	625 kg
maximale Flugmasse	970 kg
Treibstoff	130 l/94 kg

Propeller

Hersteller	Hoffmann (alt. Sensenich)
Typ	Zweiblatt-Festpropeller

Flugeistungen

zul. Höchstgeschw. (V _{NE})	300 km/h
höchste Reisegeschw. (V _{NO})	235 km/h
Reisegeschw. (75 % Leist.)	205 km/h
Manövergeschw. (V _A)	140 km/h
Klappengeschw. (V _{FE})	140 km/h
Dienstgipfelhöhe	4150 m
Reichweite	820 km

Abmessungen

Länge	8,30 m
Spannweite	10,84 m
Flügelfläche	14,60 m ²



Dank ihrer Flügeltüren fällt der Einstieg in die Kl 107C leicht. Große Schiebefenster sorgen für gute Belüftung an heißen Tagen.



Die Rundumsicht aus dem Cockpit der Klemm ist ganz einfach hervorragend.

gen, da es sich spielend von Hand anwerfen lässt. Bei der ersten Alpenüberquerung zusammen mit einer Focke-Wulf Stieglitz hat uns die Klemm mit ihren hervorragenden Steigleistungen schwer beeindruckt. Die leichte Holzbauweise erlaubt es, auf Reisen mit einem geringen Verbrauch zügig voranzukommen.“ Der eine oder andere Vereinspilot mit Kunstflugbe-

eines Freundes gelandet sind. Am schönsten allerdings ist es, mit Freunden unterwegs zu sein und abends unter den Flächen des Flugzeugs im Zelt zu schlafen.“

Der Vorsitzende der Flugsportgruppe Hanns Klemm Böblingen, Edgar Müller, kann als Liebhaber von Klemm-Flugzeugen seine Begeisterung nicht verbergen: „Dass unser Verein solche Klassiker bewegt, hat ja geschichtliche Gründe. Als Gruppe, die die Erinnerung an Hanns Klemm wachhält, sind wir geradezu verpflichtet, seine Flugzeuge zu erhalten. Das Fliegen von Oldtimern im Verein ist an sich ungewöhnlich, die KL 107C ist aber sehr gut als Vereinsflugzeug geeignet. Und das gleich in mehrfacher Hinsicht. Einerseits hat sie völlig unproblematische Flugeigenschaften. Zusätzlich können wir mit ihr unseren Mitgliedern anbieten, Spornradfliegen zu lernen. Das hat inzwischen jede Menge Liebhaber gefunden. Die Klemm erweist sich sogar als Motor der Mitgliederwerbung. Einige neue Mitglieder haben wir allein dadurch gewonnen, dass wir ihnen mit der Klemm-Fliegerei ein nicht alltägliches Flugvergnügen bieten können. Und das ist noch nicht einmal besonders teuer, denn mit der Kl 107C lässt sich bei moderatem Spritverbrauch schnell reisen. Nicht zuletzt werden Oldtimer nicht nur im Automobilbereich immer beliebter, sondern auch bei den Fliegern. So sind die Klemm-Flugzeuge, insbesondere die Kl 107C, ein toller Werbeträger bei Veranstaltungen.“

Edgar Müller sieht noch weitere Pluspunkte für den Oldtimer als Vereinsflugzeug. Die Holzbauweise der

Klemms macht es einfach, die Flugzeuge im Verein instand zu halten. Das hält die Unterhaltskosten im Rahmen und hilft so, auch die Flugstundenpreise in erträglichen Größen zu halten. Ganz wichtig für uns ist es aber auch, durch die Arbeit in unserer Werkstatt das Know-how rund um den Holzflugzeugbau an jüngere Mitglieder weiter zu geben.“



DIE KLEMM IST SOGAR FÜR EINFACHE TURNÜBUNGEN AM HIMMEL GEEIGNET

rechtiung kann es zusätzlich genießen, mit der Kl 107 mit schonend geflogenen Fassrollen und Loopings durch den Himmel zu toben. Im Kunstflug ist die Klemm allerdings gewichtsbeschränkt.

„Aufgrund ihrer sehr guten Start- und Landeeigenschaften war es bisher immer möglich, ein geeignetes Landefeld zu finden“, meint Jörg Landefeld weiter. „Selbst in Schweden, wo wir direkt hinter dem Haus

Schon lange, aber ohne Eile, arbeiten die Vereinsmitglieder am Aufbau einer weiteren Kl 107.





Einst als Trainer konzipiert, ist der Dreisitzer ein echter Allrounder. Sogar für den F-Schlepp kann er eingesetzt werden.

Fazit

Viele der derzeit 85 aktiven FSG-Vereinsmitglieder fliegen die Klemm Kl 107C regelmäßig. Doch neue Klassiker-Liebhaber, die sich engagieren wollen, die Klemm-Flugzeuge zu erhalten und zu fliegen, sind dem Verein hochwillkommen. In der Vereinswerkstatt wartet schließlich schon die nächste Kl 107 darauf, wieder zurück in die Luft zu kommen. **ae**



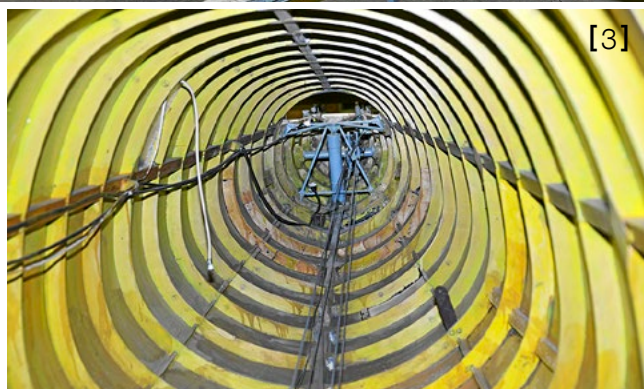
- gute Flugeigenschaften
- ansprechende Flugleistungen
- überschaubare Kosten
- Oldtimer-Feeling gibt's gratis dazu



- Instandhaltung/Ersatzteilbeschaffung verlangt Know-how
- Alle Beteiligten müssen viel Engagement für den Oldie mitbringen



[1]



[3]

[1] In der FSG-Werkstatt wird mit der Restaurierung der weiteren Kl 107 viel Know-how an neue Mitglieder weitergegeben. [2] Die Oldtimer verlangen großes Engagement der Vereinsmitglieder, wenn man die Flugstundenpreise nicht explodieren lassen will. Britta Dohm hat sichtlich Spaß an der Arbeit. [3] Ein Blick in den Leitwerksträger der Kl 107. Der Rumpf entstand in einer von Hanns Klemm entwickelten Holz-Halbschalenbauweise.

EIN ECHTER KLASSIKER

- 1989** Premiere FORTIS Flieger Chronograph Ein Trend, der bis heute anhält
Schweizer Automatikwerk, Stahl Ø 40 mm Saphirglas, wasserdicht 10 bar Leuchtzahlen, -Zeiger, -Indices
- 1995** Höhenweltrekord MiG-25 PU
- 2001** Uhr des Jahres Platz 4 „Armbanduhren & Welt am Sonntag“
- 2001** Goldene Unruh Platz 2 „Uhrenmagazin & Focus“
- 2002** Höhenweltrekord Helikopter
- 2003** Goldene Unruh Platz 3
- 2004** European Aviation Watch Platz 1 & 2
- 2007** Goldene Unruh Platz 2
- 2008** Beliebteste Fliegeruhren Platz 3 „Flugrevue“
- 2008** Longlife Design Award Goldene Unruh Platz 2
- 2009** Beliebteste Fliegeruhrenmarke Platz 2 „Aerokurier“
- 2010 & 2012** Chrono Award Platz 2 „trend & Format“
- 2014** Chrono Award Platz 3 „trend & Format“
- 2015** Beliebteste Fliegeruhrenmarke Platz 3 „Aerokurier“



FORTIS
100 JAHRE 1912 - 2012

Mehr Information, Katalog & Storelocator
info@de.fortis-watches.com
www.fortis-watches.de