



Restaurierungsprojekt Klemm Kl 107 C

Aus alt mach neu

Die Luftsportgemeinschaft Hanns Klemm hat große, schweißtreibende Pläne: Eine Klemm Kl 107 C soll wieder flugfähig gemacht und schon auf der AERO 2023 präsentiert werden. Das *fliegermagazin* begleitet die Restaurierung und berichtet über den aktuellen Stand des Projekts

TEXT CLAUDIUS BANANI FOTOS LUFTSPORTGEMEINSCHAFT HANNS KLEMM



Viel Erfahrung
Die LSG hat seit ihrer Vereinsgründung schon sechs Klemm Kl 107 C und eine Kl 25 restauriert. Nun wollen junge und ältere Vereinsmitglieder diese Klemm 107 C wieder flugfähig machen. Das beginnt mit der Entfernung von Lack und Grundierung am Rumpf



Sicherheit geht vor Alle Schläuche und Instrumente werden überprüft und erneuert. Die Maschine soll ein neues Funkgerät und einen neuen Transponder erhalten

Die AERO 2022 liegt nun schon einige Monate zurück, doch die Erinnerung daran sorgt immer noch für große Freude bei der Luftsportgemeinschaft Hanns Klemm (LSG) aus dem Süden Deutschlands. Der Verein hatte dort die frohe Botschaft erhalten, dass er mit seinem von Patrick Lačarak für die LSG eingereichtem Projekt beim gemeinsamen Gewinnspiel von Lanitz Aviation und dem *fliegermagazin* eine Oratex-Bespannung im Wert von 10 000 Euro gewonnen hat. Wir haben nachgefragt, was sich seither beim Verein in Böblingen getan hat.

Edgar Müller ist Vorstandsvorsitzender der LSG und sagt: »Das hat uns wahnsinnig gefreut und wir werden nun unsere Klemm Kl 107 C wieder herrichten. Wir haben sie vor einem knappen Jahrzehnt stillgelegt, weil ihr damaliger Zustand unseren Ansprüchen nicht mehr genügt hat.« Ziel sei es, sie zu restaurieren und mit ihr im nächsten Jahr auf die AERO zu fliegen, um sie dort zu präsentieren. »Das wird ein recht umfangreiches Projekt, für das wir auch noch weitere Unterstützung benötigen«, so Edgar Müller.

Der Verein aus Böblingen, der sich dem flugfähigen Erhalt der Flugzeuge von Hanns Klemm widmet, hat zwei Kl 107 sowie eine L 25 im Flugzeugpark. Alle drei werden von ihren Mitgliedern geflogen; letztere ist mit Baujahr 1934 das drittälteste noch flugfähige Flugzeug sowie die einzige Klemm L 25 im Originalzustand in Deutschland. Das Bewahren des Erbes von Hanns Klemm ist den Fliegern in Eutingen, dem Hei-



Feinarbeit Die Holzbeplankung darf beim Bearbeiten der Oberfläche nicht beschädigt werden. Die Verleimungen der Rippen muss sorgfältig geprüft werden



Sprühalarm Frühere Restaurierungen mussten grundiert und lackiert werden. Dank Oratex entfällt das jetzt



Macht Spass Am Ende soll die neue Klemm so aussehen wie die anderen Vereinsflugzeuge. Nach der Restaurierung soll die D-ECIH wieder dorthin kommen, wo sie hin gehört: in die Luft

Luftsportgemeinschaft Hanns Klemm (LSG)

Die LSG mit Stammsitz in Böblingen wurde aus den beiden bisherigen am Flugplatz stationierten Vereinen Flugsportgruppe Hanns Klemm Böblingen-Calw und Flugsportverein Rottenburg-Horb-Eutingen im Oktober 2020 gegründet. 160 Mitglieder fliegen elf Motor-, vier Ultraleicht- und acht Segelflugzeuge in Eutingen. Vorsitzender des Vorstands ist Edgar Müller. Weitere Informationen über die LSG, den Förderverein und das Projekt unter www.lsg-hannsklemm.de.



Fliegende Legende Die Klemm L 25 ist die drittälteste noch im Originalzustand befindliche Klemm L 25 in Europa (siehe *fliegermagazin* #12.2013)

matflugplatz der LSG, ein großes Anliegen. Die Flugzeuge sollen möglichst unverändert erhalten bleiben, mit den gleichen Komponenten, wie sie ursprünglich gebaut wurden. »Die originalen Teile werden bei der Restaurierung beibehalten, wann immer das technisch möglich ist. Nur irreparable Teile sollen so originalgetreu wie möglich ersetzt werden«, sagt Müller. Daher spreche man in diesem Fall auch von einer Restaurierung und keinem Neuaufbau.

Und trotzdem: Die Vereinsmitglieder werden in einigen Bereichen auf neueste Technik setzen müssen, um keine Abstriche bei der Sicherheit zu machen. »So hat sich beispielsweise im Bereich der Elektronik sehr viel getan, und bei Funkgeräten und Transponder gibt es zwischenzeitlich neuere Standards«, sagt Müller und resümiert: »Dank des Gewinns der Bespannung ist jetzt der richtige Zeitpunkt, um mit der Restaurierung zu starten. Unser Projekt-Team besteht aus rund 20 Leuten, und wir sind froh, dass viele Ältere ihr Wissen an Jüngere weitergeben können.« Die ersten Arbeiten seien schon gut angelaufen und das Team habe sich ein sportliches Ziel gesetzt, mit dem Flugzeug bereits in einem halben Jahr auf die AERO zu fliegen.

Ein historischer Rückblick: Letzlich geht die Erfindung des Leichtsportflugzeugs auf Hanns Klemm zurück. Ende der dreißiger Jahre war Leichtflugzeugbau Klemm der größte Arbeitgeber in Böblingen, die Flugzeuge errangen bei Wettbewerben erste Plätze und er-

Klemms Erbe soll für alle flieg- und erlebbar werden

zielten viele außergewöhnliche Rekorde, auch durch berühmte Fliegerinnen wie Elly Beinhorn oder Marga von Etzdorf.

»Klemm war der Erfinder der Privatfliegerei. Seine Vision war das Flugzeug für alle. Er wollte möglichst leichte und aerodynamische Flugzeuge bauen, um kleine und damit sparsame Motoren nutzen zu können, die in Anschaffung und Unterhalt günstig sind und wenig verbrauchen. Energieeffizienz ist heute immer noch ein sehr aktuelles Thema«, sagt Müller.

Besonders bemerkenswert ist aus Sicht der Vereinsmitglieder, dass die Flugeigenschaften der Klemm Kl 107, die sogar für Kunstflug zugelassen ist, auch für heutige Verhältnisse immer noch herausragend sind. Für sie ist das also ein Erbe, das es zu erhalten gilt. »Aber nicht in Form von ausgestellten Museumstücken, sondern flieg- und erlebbar für alle. Ganz so hätte es sich Hanns Klemm vermutlich gewünscht«, ist sich der Vereinsvorsitzende Müller sicher. Und genau dies ist das Anliegen der Luftsportgemein- ➔

Fleißig bei der Arbeit
Gerhard Renschler, Urgestein des Böblinger Modellbauvereins, hilft der LSG beim Entlacken der »107«





Mit Fingerspitzengefühl Die Vereinsmitglieder sind hochkonzentriert und entfernen vorsichtig den Lack vom Rumpf



Vorsicht gefragt! Ohne Bespannung zeigt sich der filigrane Aufbau der Tragfläche aus Holz

schaft Hanns Klemm, die vor zwei Jahren aus dem Zusammenschluss der Flugsportgruppe Hanns Klemm Böblingen-Calw und des am selben Flugplatz beheimateten Flugsportvereins Rottenburg-Horb-Eutingen hervorgegangen ist.

Um die herausragende Bedeutung der Klemm Flugzeuge als Wegbereiter für die moderne Fliegerei zu unterstützen und zu erhalten, wurde vor einigen Jahren ein Förderverein gegründet. Die Mitglieder der LSG setzen sich in vielen ehrenamtlichen Arbeitsstunden für die Wartung der Klemms ein. Der Förderverein unterstützt deren Erhalt auch finanziell. »Die Restaurierung der Kl 107 ist ein außergewöhnlich gutes, allerdings auch finanziell sehr aufwändiges Projekt. Wir möchten alle, die sich hieran beteiligen wollen, herzlich dazu einladen, dem Förderverein beizutreten oder eine projektbezogene Spende zu machen«, sagt Paul-Matthias Schlecht, Vorsitzender des Fördervereins Historische Flugzeuge im Kreis Böblingen. Angesprochen werden sollen nicht nur aktive Pilotinnen und Piloten, sondern auch Privatpersonen und Unternehmen.

Hanns Klemm sei für viele Vereinsmitglieder die wichtigste Persönlichkeit der zivilen Luftfahrt. Er sei ein Wegbereiter für die moderne Fliegerei und habe viele technologische Pionierleistungen bis zur Perfektion erbracht. »Von den Nazis wurde er enteignet und eingesperrt. Das Ziel des Fördervereins ist es, die Erinnerung an diese Person und seine Werke wach zu halten, und die Flugzeuge in die Luft zu bringen«, so Schlecht.

Damit das Ziel, mit der Klemm wieder abzuheben, erreicht werden kann, ist aber noch Einiges zu tun.



Große Freude Benjamin Lachat (l.) von der LSG am fliegermagazin-Stand auf der AERO in Friedrichshafen. Er nimmt den Gewinn von Siegfried Lanitz (3. v. l.), dem Geschäftsführer von Lanitz Aviation, entgegen

Manfred Schade hat langjährige Erfahrung in der Restaurierung historischer Flugzeuge, betreut das Projekt und sagt: »Für die Restaurierung benötigen wir unter anderem Avionik, Funkgerät und Transponder. Auch Motor und Propeller müssen überprüft und überholt werden. Sachspenden und finanzielle Unterstützung werden dringend benötigt.«

Um den erheblichen finanziellen Bedarf zu decken, bedarf es aus Sicht des Vereins einiger kreativer Ansätze, um Sponsoren und Unterstützer für das Mammutprojekt und den späteren Betrieb zu gewinnen. Die Idee von Kunstfluggpilot Oliver Braitmaier: »Das Projekt ist eine seltene Gelegenheit für ein Sponsoring der besonderen Art. Sponsoren können das neu restaurierte und auch die weiteren historischen Klemm-Flugzeuge der LSG für Fotoshootings oder andere Werbezwecke nutzen.«

Nach der erfolgten Startfreigabe für das Klemm-Projekt hat sich schnell eine Gruppe zusammengefunden, die teilweise in der Restaurierung bereits erfahren ist. Dazu gehören aber auch junge Mitglieder, die gern das Wissen aufnehmen, um es dann ebenso weitertragen zu wollen.

Vor kurzem wurden der Rumpf und die Flügel der D-ECIH von der alten Bespannung befreit und abgeschliffen. Die Gestänge aus Metall sind abgebaut und sandgestrahlt worden. Die Projektteams Holz und Metall sind nun dran, ihre Werke auf den neuesten Stand bringen. Separat kümmert sich ein Technik-Team um die Erneuerung der Instrumente. Wir sind gespannt, wie das Mammutprojekt weitergeht! ■

Technische Daten ↓

Klemm KI 107 C der LSG

Hersteller	Apparatbau Nabern GmbH
Bauart	freitragender Tiefdecker in Holzbauweise
Kennzeichen	D-ECIH
Sitzplätze	drei
Baujahr/Erstflug	1959
Motor	Lycoming O-320-A2A
Leistung	150 PS
Reisegeschwindigkeit	170 km/h (92 kt)
max. Startgewicht	940 Kilogramm
Reichweite	rund 750 Kilometer
V_{ne}	300 km/h
V_{no}	215 km/h
V_s	90 km/h
Start_{Rollstrecke}	290 Meter
Land_{Rollstrecke}	235 Meter

Did you know?



Sustainable aviation fuel (SAF) is designed as a **'drop-in' fuel** when blended up to 50% with traditional jet fuel. **Certified as Jet A-1 or Jet A**, it is safe to use in existing aircraft.



Find out more
airbp.com/SAF