



Restaurierung einer Klemm 107 C

Fotoshooting Zum Fliegen ist das Wetter zu schlecht, aber L. Jansen und I. Sauer (v. l.) vom *fliegermagazin* setzen sich dennoch in die kostbare Klemm L 25

Voller Energie und Tatendrang

Die Luftsportgemeinschaft Hanns Klemm restauriert seit mehreren Monaten eine Klemm 107 C in ihrer Werkstatt, mit Unterstützung von Lanitz Aviation. Im dritten Teil der Serie sprechen wir mit den Vereinsmitgliedern über das Projekt, das Vereinsleben und ihre Flugzeuge

TEXT LISA JANSEN UND ISABELLA SAUER FOTOS LISA JANSEN, ISABELLA SAUER, PATRICK LACAREK

S

eit mehr als fünf Monaten begleitet das *fliegermagazin* nun schon die schweißtreibende Restaurierung einer Klemm 107 C der Luftsportgemeinschaft (LSG)

Hanns Klemm. Dabei berichten wir immer wieder über den Stand der Dinge, blicken aber auch zurück in die Vergangenheit: Was macht Klemm-Flugzeuge so besonders und wer war Hanns Klemm eigentlich? (Ausgabe 2/2023) Was uns noch fehlte: Ein Besuch bei der LSG Hanns Klemm. Jetzt haben wir in Böblingen bei Stuttgart diejenigen kennengelernt, die all ihre Energie und viel Herzblut in die Restaurierung stecken. Denn noch immer gibt es ein großes Ziel: Die Klemm 107 C mit der Kennung D-ECIH bis zur AERO in Friedrichshafen wieder flugfähig zu machen – also bis zum 19. April!

Es ist ein nasskalter Donnerstagnachmittag, als sich die Tore des Hangars öffnen und wir Zutritt zu den »Heiligen Hallen« der LSG Hanns Klemm bekommen. Der erste Eindruck: »Wow, hier stehen und hängen ganz schön viele Flugzeuge.« Vereinsmitglied Claudius Banani (53) bemerkt unser Staunen und erklärt rasch: »Ja, wir haben hier so einige Flugzeuge untergebracht. Wir haben ULs, Einmots, Oldtimer und im anderen Hallenteil sogar Segelflieger.«

Wir lassen uns kurz die Vereinsgeschichte von Claudius Banani erklären, als wir auf Manfred Schade treffen. Er begrüßt uns freundlich und berichtet, dass er schon ein alter Hase im Verein sei und schon drei Klemm-Kl107-Restaurationen mitgemacht habe.

Im Hangar der LSG Hanns Klemm stehen seltene Oldtimer

Und das glauben wir ihm sofort. Manfred entschuldigt sich und macht sich umgehend wieder an die Arbeit. Er geht zu einer Klemm Kl 107, setzt sich neben das linke Hauptfahrwerk und schraubt daran herum. »Die Bremse scheint undicht zu sein. Die will ich abmontieren und dann heute Abend mit in die Werkstatt nehmen«, erklärt der 80-jährige. Wir lassen ihn weiter in Ruhe werkeln.

Für uns geht es nun vorbei an einer topmodernen und ultraleichten Dynamic WT 9 mit der Kennung D-MECX sowie einer Robin DR 400-180 Regent, die im Verein hauptsächlich als Reiseflugzeug für längere Strecken eingesetzt wird. »Die Robin ist superleicht, Holzbau und ebenfalls bespannt«, erklärt Banani. Dann stoßen wir auf die wahren Schätze des Vereins. So zieht sofort eine von der Decke hängende Klemm L 25 die Aufmerksamkeit auf sich. »Diese L 25 d VII R war eine Weiterentwicklung der Daimler L 20«, kommt es plötzlich hinter unserem Rücken hervor. Manfred, der zunächst mit der Segelfliegerei angefangen hat und Anfang der achtziger Jahre seine Motorfluglizenz machte, hat sich wieder dazugesellt, eben- ➔



DAS PROJEKT

Die Mitglieder der Luftsportgemeinschaft Hanns Klemm (LSG) in Böblingen sorgen dafür, dass weiterhin Klemm-Flugzeuge am Himmel zu sehen sind. Sie waren die Gewinner, als Lanitz Aviation mit dem *fliegermagazin* eine Oratex-Bespannung auf der AERO 2022 vergab. Damit wird nun eine Klemm Kl 107 C wieder flugfähig gemacht. Auf der AERO 2023 wird sie in Friedrichshafen zu sehen sein. Und dort erhält erneut ein Bespannungsprojekt Unterstützung von Lanitz Aviation (siehe Seite 8).



Fleißarbeit Matthias Fell packt ordentlich mit an. Viele Einzelteile müssen noch grundiert werden, wie hier das Seitenruder



Ein eigenes Bild machen Der Verein hat diese Klemm 107 C bereits erfolgreich restauriert. Online-Chefredakteurin Isabella Sauer will sich das Cockpit anschauen



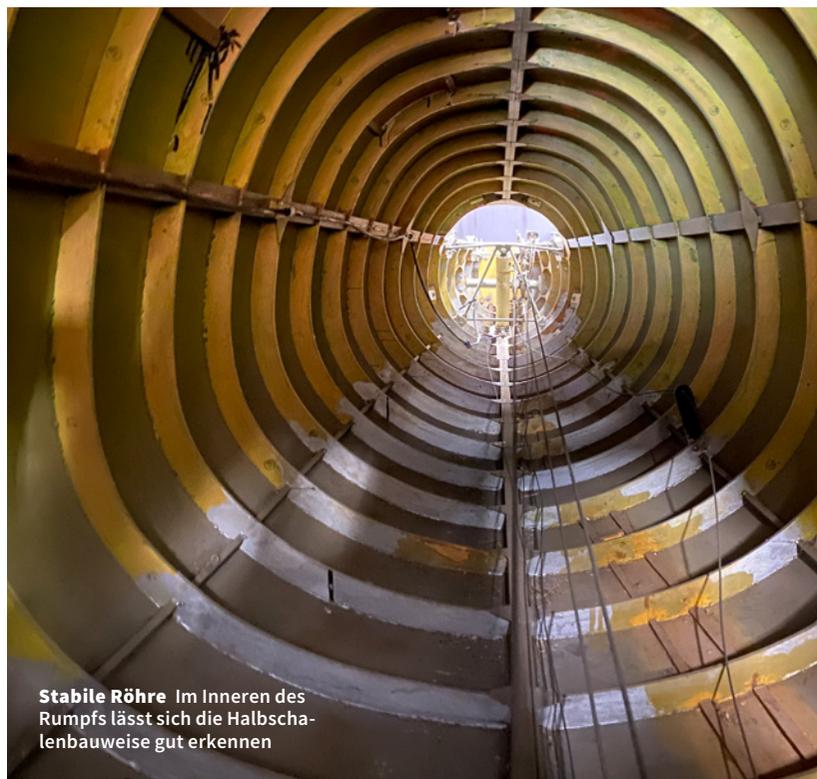
Raritäten In der Halle der Luftsportgemeinschaft Hanns Klemm geht es eng zu. An der Decke hängt die Klemm L 25, vorne rechts im Bild steht die bereits restaurierte 107 C



Genau geplant Das *fliegermagazin*-Team lässt sich von Manfred Schade die nächsten Arbeitsschritte der Restaurierung erklären



Kabelsalat Noch lässt sich das Instrumentenbrett nur erahnen, doch schon bald soll es wieder voll funktionsfähig sein



Stabile Röhre Im Inneren des Rumpfs lässt sich die Halbschalenbauweise gut erkennen

so Vereinskollege Edgar. Letzterer fügt hinzu: »Wie die L 20 ist dieses Flugzeug ein freitragender Tiefdecker in Holzbauweise und wurde 1927 unter der Verantwortung von Robert Lusser entwickelt. Dieses Exemplar wurde 1934 gebaut. Seit 2006 ist sie im Besitz des Vereins.« Mehr als drei Jahre haben Vereinsmitglieder an der Restaurierung der Maschine gearbeitet – darunter auch Stefan Saile, den wir später in der Werkstatt kennenlernen. Heute wird die Klemm nur zu besonderen Anlässen geflogen. »Schließlich ist die D-EJOL das drittälteste in Deutschland zugelassene und flugfähige Flugzeug«, ergänzt Manfred stolz. Für das *fliegermagazin* lassen die Männer das Flugzeug herunter, ein Rundflug ist aufgrund des schlechten Wetters nicht möglich. In *fliegermagazin* #12.2013 gab es ein großes Porträt der Maschine.

Weiter geht es zu einer bereits vollständig restaurierten Klemm 107 C, die die Vereinsmitglieder für uns aus dem Hangar schieben. Die D-ECEH wird zu vielen Gelegenheiten geflogen. Sowohl als Reiseflugzeug, als auch für Spornradleinweisungen. Bei dieser Restauration hat Manfred mitgeholfen. »Die Restauration und Reparatur von alten Flugzeugen ist immer wieder eine besondere Aufgabe«, sagt Manfred. Oft gebe es viele Teile nicht mehr oder sie seien mit nur viel Aufwand in einem verwendbaren Zustand zu beschaffen.

Ortswechsel: Wie jeden Donnerstagabend gegen 17 Uhr haben sich etwa zwölf Vereinsmitglieder in der Werkstatt in Böblingen versammelt. Als wir ankommen, wird hier bereits fleißig gearbeitet. Ein Team schleppt vorsichtig Flugzeugteile umher, zwei Kollegen befinden sich an der Werkbank und wieder andere befassen sich mit Abschleifarbeiten.

»Es gibt noch richtig viel zu tun«, sagt Manfred, der jetzt seinen blauen Arbeitskittel übergeworfen hat. Die Klemm 107 ist mittlerweile komplett in ihre Einzelteile zerlegt. Der Rumpf steht aufgebockt in einer Ecke der Werkstatt, die Fenster wurden ausgebaut, Tragflächen abmontiert, ebenfalls Seiten- und Höhenruder. Auch die gesamte Avionik fehlt, denn die muss neu gemacht werden, um den aktuellen Anforderungen gerecht zu werden. Der Motor und der Propeller sind auch schon abmontiert. »Die werden gerade geprüft und überholt«, sagt Paul-Matthias Schlecht, Vorsitzender des Fördervereins, der maßgeblich die Restaurierung der Klemm finanziert. Fahrwerk und Bremsen seien bereits überholt, die Grundierung wurde auf den Rumpf aufgetragen. »Bis auf die Avionik sind alle Teile an der Klemm Original oder originalgetreu,« sagt er.

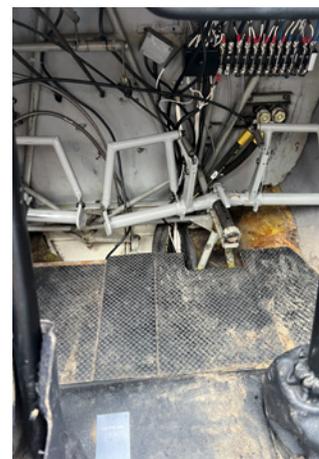
Eine Ecke weiter treffen wir auf Stefan Saile, einen absoluten Klemm-Fan, der sogar den Sohn von Hanns Klemm

kannte. »Dieses Flugzeug hier ist wohl durchdacht. Das ist nicht einfach von der Stange. Schaut euch an, wie filigran alles gearbeitet wurde«, sagt er und fasst vorsichtig den Rundholm aus Holz an. »Das ist ein Meisterwerk der Holzverarbeitung«, lobt Stefan weiter. Dann kommt Manfred daher und setzt seine Schleifmaschine an.

Auch Claudius Banani ist mit in die Werkstatt gekommen und hilft mit. Gemeinsam mit Patrick Laccarak und weiteren Vereinsmitgliedern heben sie die Landeklappen samt Anbauten hoch, binden vorsichtig Nylondraht herum und hängen es an eine eigens konstruierte Holzaufhängung. »So können wir die Einzelteile besser für die nächsten Schritte vorbereiten«, erklärt Patrick. Denn bevor das Flugzeug gespannt werden kann, müssen die Teile mit einem bestimmten Primer zur besseren Haftung des Klebers bestrichen werden.

Apropos Bespannung: Die soll Mitte März bei Lantitz Aviation in Leipzig stattfinden – mit dem innovativen Oratex-Gewebe. Doch bis dahin stehen noch viele Arbeiten an. Doch auch wenn die Zeit drängt, ist sich die LSG Hanns Klemm sicher: Sie schafft es bis zur AERO 2023! Ein starkes Team steckt auf jeden Fall dahinter. Hier herrscht ein gutes Arbeitsklima und die älteren Vereinsmitglieder geben ihr Wissen an die jüngere Generation weiter. Es kann also klappen. ■

Ältere Mitglieder geben wertvolles Wissen weiter



Fußraum Die Elektrik war in die Jahre gekommen

Abgeschliffen Der Rumpf wurde bereits von der alten Bespannung befreit