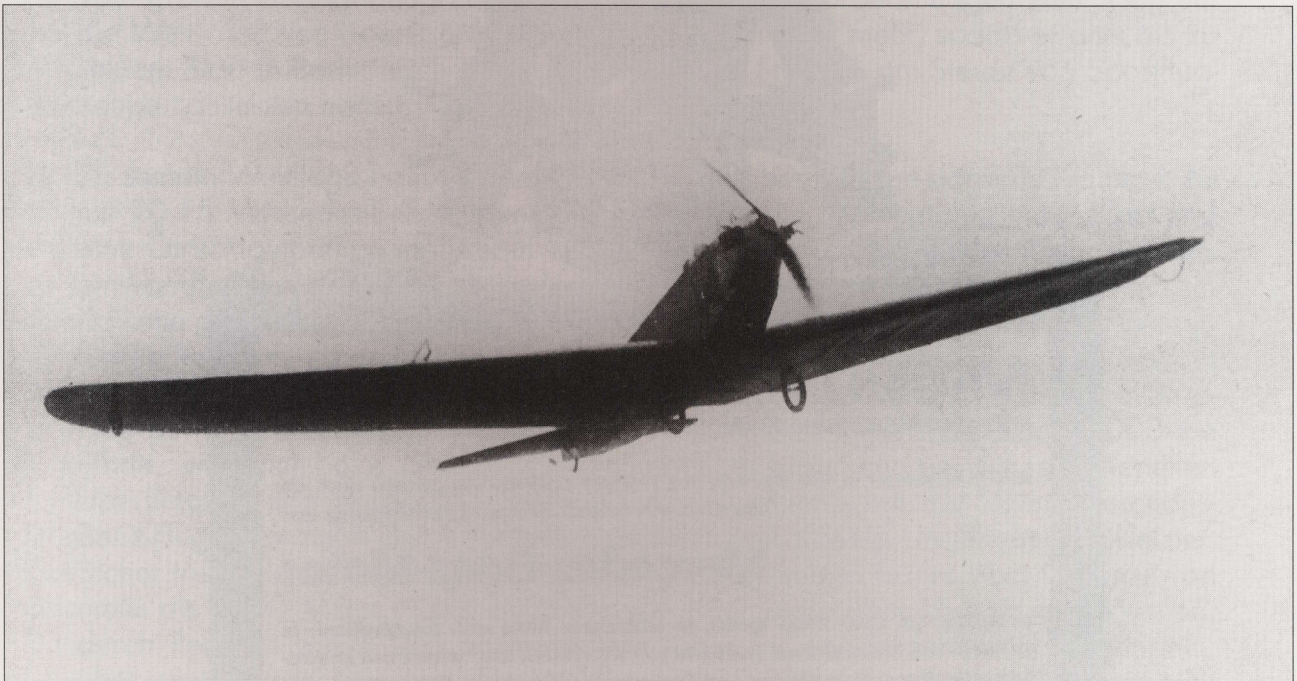


**Der Weltflug 1928 des Jungfliegers,  
Dr. Friedrich Karl Freiherr Koenig  
von und zu Warthausen,  
auf Klemm-Leichtflugzeug mit  
Mercedes-Benz-Flugmotor**



KW Verlag  
München



## Mit 20 PS um die Welt!

28000 Kilometer in 440 Stunden flog Freiherr v. König-Warthausen rund um die Welt mit seinem Klemm-Leichtflugzeug und

### Mercedes-Benz-Motor

In Höhen bis über 5000 Meter, in sibirischer Kälte und Äquatorhitze, in Schnee- und Sandstürmen, Hunderte von Kilometern über Meere und unwegsame Urwälder, über Wüsten und Dschungeln, immer trug dieser Motor den kühnen Flieger hell zum Ziel.

Nur auf sich selbst gestellt, ohne Monteur und Ersatzteile, aber in feis-  
festem Vertrauen auf Mercedes-Benz-Qualität, vollbrachte Freiherr v. König eine fast märchenhafte Rekordleistung. Sein Vertrauen in diesen Motor, den die amerikanische Presse ein „Wunderwerk“ nannte, fand im Erfolg seine glänzende Rechtfertigung. Was diese 20 PS leisteten,

**das können nur Mercedes-Benz-PS**



C16916

## **Der Weltflug des Jungfliegers, Dr. Friedrich Karl Freiherr Koenig von und zu Warthausen, auf Klemm-Leichtflugzeug mit Mercedes-Benz-Flugmotor**

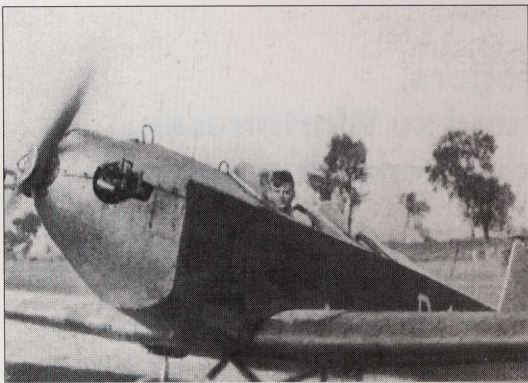
Dr. Friedrich Karl Freiherr von Koenig-Warthausen, von Geburt Württemberger, stand damals 1928 im 22 Lebensjahr. Erstmals beschäftigte er sich 1925, also 17-jährig, mit der Fliegerei. Auf der Wasserkuppe erlangte er den Segelflugschein B. Vom Januar bis November 1926 wurde er zum Sportflieger ausgebildet bei der "Sportflug GmbH" in Magdeburg, Stettin, Königsberg i. Pr. und Berlin-Staaken. Während dieser Ausbildungszeit zum Motorflieger flog er insgesamt 17 Stunden. Vom großen Überlandflug zum A-Schein bis zu den Vorbereitungen zum "Flug um die Welt" flog von Koenig-Warthausen überhaupt nicht mehr, sodaß er also bis zu seinem Start in Berlin nach Moskau lediglich 25 Stunden am Steuer von Sportflugzeugen gesessen hatte.

Zu seinem Weltfluge benutzte der junge Württemberger eine normale Klemm L 20 mit 20 PS Mercedes-Benz-Flugmotor bei der nur die Flächentanks vergrößert und eine Ölrücklaufpumpe eingebaut wurden. Der kleine Zwei-Zylinder-Motor lief stets einwandfrei und wurde nur einmal - entgegen allen anders lautenden Gerüchten - in Kalkutta gegen einen neuen Motor desselben Fabrikates ausgewechselt, da geringfügige Reperaturen an Ort und Stelle nicht vorgenommen werden konnten. Sowohl auf der ersten Etappe Berlin - Kalkutta, die mit dem aufsehenerregenden Non-Stop-Flug Berlin-Moskau begann und insgesamt über eine Entfernung von 12000 km führte,, wie auch beim Weiterflug nach Siam über Japan und bei der sensationellen Überfliegung des gesamten amerikanischen Kontinents hat der kleine Mercedes-Benz-Flugmotor nach den Berichten des Herrn von Koenig Ungeheures geleistet. Sicher trug er den Weltflieger durch alle Fährnisse seines Fluges über Gebirge von mehr als 5000 Meter Höhe, hunderte von Kilometern über Urwald und Wüsten, durch Persiens Sand- und Schneestürme, über Indiens tropenheiße Dschungeln, über weite Wasserstrecken. Ein Weltflug mit 20 PS - selbst die rekordgewöhnten Amerikaner, deren Presse den Mercedes-Benz-Motor als ein deutsches Wunderwerk bezeichnete, sind über diese flugsportliche Großtat, sowie über die fabelhafte Leistung des Qualitätsfabrikates in helle Begeisterung geraten.

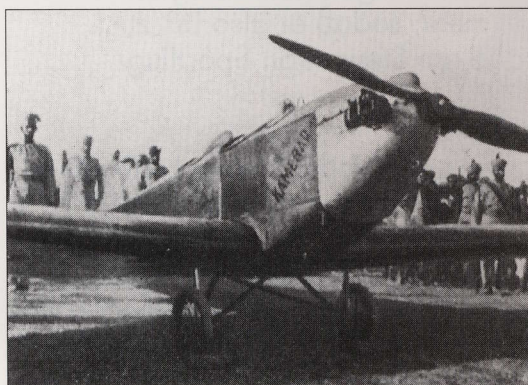
Was dem wirtschaftlich eingestellten Amerikaner naturgemäß ganz besonders imponierte, war der außerordentliche geringe Verbrauch an Betriebsstoffen. Der kleine Mercedes-Benz-Flugmotor hatte einen Brennstoffverbrauch von  $6 \frac{1}{2}$  Litern pro Stunde und einen Ölverbrauch von 300 Gramm pro Stunde.

Die beispiellose Bewährung, die der kleine Mercedes-Benz-Flugmotor bei dem Weltflug des Herrn von Koenig gezeigt hat, ist überall in der Welt als ein neuer überzeugender Beweis der hervorragenden Qualität bewertet worden, der alle Mercedes-Benz-Fabrikate von jeher ihre Weltgeltung und ihren internationalen Ruf verdanken.

Es ist sicherlich eine in der Geschichte des Flugsportes einzigartige Tatsache, daß ein Flieger im restlosen Vertrauen auf Motor und Maschine es gewagt hat, einen solchen Flug ins Ungewisse mit einem so schwachen schwachmotorigen Flugzeug anzutreten. Wenn dieses Vertrauen im Verlauf des Fluges eine so glänzende Rechtfertigung gefunden hat, so hat damit der kleine Mercedes-Benz-Flugmotor gleichzeitig einen Qualitätsbeweis erbracht, der durch nichts zu überbieten sein dürfte.



Ein gutes Startbild



Aufenthalt in Jodhpur, von der Polizei des Maharadjas bewacht



Birma



Die Flugzeugwache in Birma

Von Koenig startete in der Nacht vom 11. auf 12. August 1928 um 2.00 Uhr morgens in Berlin-Tempelhof. Außer einer Zahnbürste und 40 Mark hatte von Koenig keine persönlichen Gegenstände bei sich, da er nicht mit einem sofortigen Start gerechnet hatte. Einer der Wetter-Frösche, die zum sofortigen Start wegen des günstigen Wetters geraten hatten, rief ihm zu: "Wenn Sie mit Ihrem Kücken bei Fürstenwalde ne Panne haben, schicken Sie uns ne Ansichtskarte!" Dieser Flug war sein erster Nachtflug überhaupt und sollte den Weltrekord auf der Strecke für Leichtflugzeuge an Deutschland bringen (daher Non-Stop Berlin-Moskau - Flug um den Hindenburg-Pokal 1928). Über der westpreußischen Seenplatte lagerte stellenweise dichter Nebel, Danzig wurde in den frühen Morgenstunden überflogen. Witebsk wurde als erste russische Stadt erreicht, russische Flieger gaben ihm zur Begrüßung Ehrengelait. Hinter Smolensk zogen schwere Gewitter auf, verbunden mit Regenböen, die sich im weiteren Verlaufe so verdichteten, daß der Flug zuletzt nur noch eine Höhe von 20 Meter durchgeführt werden konnte. Etwa 50 Kilometer vor Moskau erfolgte infolge von völliger Flugunmöglichkeit eine Notlandung. Die unversehrte Maschine wurde abmontiert und nach dem Flugplatz Chodinka gebracht.

Von der nächsten Ettappe Moskau-Charkow ist nichts Bemerkenswertes zu berichten. Auf dem Fluge Charkow nach Rostow brausten schwere Stürme über die Don-Steppe, so daß wegen Gefahr des "Herabgedrücktwerdens" dauerndes Eindrehen gegen den Wind nötig wurde. Ein Notlanden wäre überdies in dieser Gegend ausgeschlossen gewesen. Die nächsten Etappen waren Rostow - Wladikawkas - Baku. Auf letzterer wurde der Kaukasus überflogen und der 5000 m hohe Berg Kasbek umrundet. Es dürfte noch erinnerlich sein, daß hier von Koenig auch durch Steinadler angegriffen wurde, die regelrecht auf die Maschine herabstießen. In Baku hatte er 2 Tage Rast, die dem gründlichen Nachsehen der Maschine diente. Die Aufnahme war in Russland recht gut. Der Flug wurde in jeder Weise gefördert. Zwischen Baku und Enseli wurde die persische Grenze überflogen. Über den Urwäldern begleiteten Tausende von Flamingos die schwache Maschine des Weltfliegers "als rosarote Wolke rechts und links".- Die nächste Flugstrecke Enseli - Teheran, die über Urwälder und das Hochgebirge führte, wurde in einer durchschnittlichen Flughöhe von 3000 m über den Wolken zurückgelegt. Dr. von Koenig wurde durch von Gegenwind bedingten Brennstoffmangel kurz vor seinem Ziel zur vorzeitigen Landung gezwungen. Nach Benzinbeschaffung erreichte er in Begleitung einer Junkers F 13

wohlbehalten den Militärflugplatz des etwa 40 km entfernten Teheran, das Endziel seines Weltfluges. Für diese ausgezeichnete Leistung erhielt von Koenig bekanntlich den "Hindenburg-Pokal 1928".

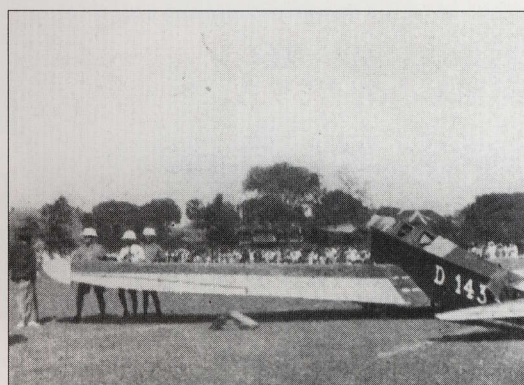
In Teheran, dem Endziel des ersten Abschnittes seines Weltfluges, wurde von Koenig durch eine Schlechtwetterperiode nahezu fünf Wochen festgehalten. Der Weiterflug nach Indien war völlig improvisiert, d.h. irgendwelche Vorbereitungen waren von der Heimat aus nicht gemacht worden. Der jugendliche Württemberger hatte nämlich zunächst nur die Absicht gehabt bis Teheran zu fliegen und von dort aus auf die gleiche Weise zurückzufliegen. Erst in Persien wurde der Plan gefaßt, den Flug fortzusetzen, da Motor und Flugzeug sich außerordentlich bewährt hatten.

Die Teilstrecke Teheran - Isfahan mußte wegen der hohen Gebirge in einer Höhe von 3000 - 4000 m zurückgelegt werden. Zwischen Isfahan und Schiras wurde das Klemm-Leicht-Flugzeug zu einer Notlandung auf einem 2800 m hohen Plateau gezwungen, die dank der Umsicht des mutigen Piloten glimpflich ablief. Der Tiefdecker wurde durch heiße Abwinde herabgedrückt und konnte von einem Absturz in einen Abgrund nur dadurch gerettet werden, daß von Koenig während des Ausrollens aus der Maschine sprang, dieselbe an der Tragfläche festhielt und sie so stoppen konnte. Das "ideale" Gelände bot keinerlei Startmöglichkeit. Nachdem er die Maschine verankert hatte, trat der Weltflieger einen dreitagelangen Fußmarsch durch ein ausgetrocknetes Bachbett an, in der Hoffnung, daß "am Wasser" Menschen wohnten. Ohne Lebensmittel erreichte er bei glühender Hitze tatsächlich ein Dorf, wo er Hilfe finden sollte. Jedoch gab es zunächst große Schwierigkeiten in der gegenseitigen Verständigung. Tags darauf ging mit einer Hilfsmanschaft zum "Landeplatz" zurück. Das Flugzeug wurde abmontiert und unter unsaglichen Mühen nach einem 30 km entfernten Startgelände geschleppt. Der Weiterflug verlief dann glatt.

In Schiras erfolgte nach einem mühseligen Start ein Steigen bis auf die erforderliche Flughöhe von 3500 m (gewaltige Bergmassive und Salzseen). Die völlig unwirtliche Landschaft hätte keinerlei Möglichkeiten zum Notlanden geboten. Da sich mit der Zeit auch noch ein starker Gegenwind aufmachte, der sich mehr und mehr zu gleichbleibendem Sturm auswuchs, wurde es von Koenig klar, daß seine Vorräte an Brennstoff nicht mehr bis in die Ebene des Persischen Golfes reichen würden. Schon blieb vor dem letzten Bergrücken der Motor



Allahabad



Nach der Landung in Rangoon



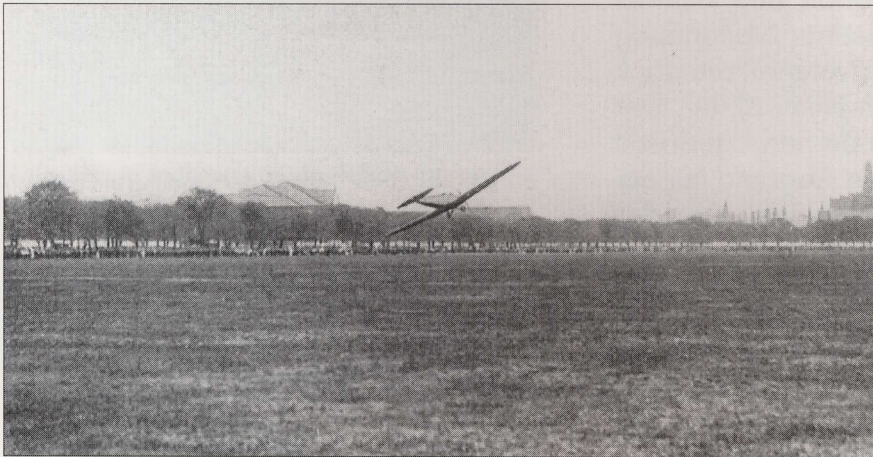
D 1433 „Kamerad“ über Kalkutta



„Im Tropenhelm“



Fischer, die in Südpersien (Benderabbas) den „Kamerad“ bewunderten



Landung in Bankok



Der „Kamerad“ unmittelbar vor dem Start um 17.05 Uhr am 20. 2. 1929 in Bankok

stehen. Nur durch den Sturm und das fliegerische Können wurde seine Maschine vor dem restlosen Bruch bewahrt.

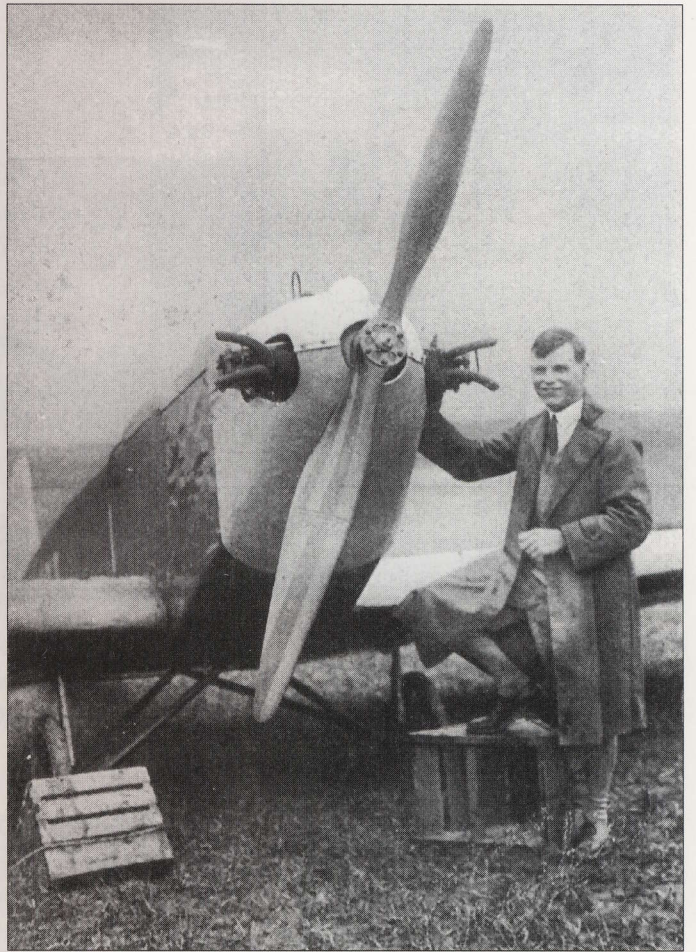
Freiherr von Koenig stieg im Aufwind der Berge ohne Motorkraft nocheinmal 500 m höher. So gelang ihm der Gleitflug über die Vorberge hinweg in die Ebene. In etwa 50 km Entfernung lag das Tagesziel Buschir. Er landete am Fuß der Berge bei einem Nomadendorf. Auch hier war die Verständigung wiederum recht schwierig. Fast war es unmöglich, den Bewohnern klar zu machen, daß Benzin benötigt wurde - Auto, Eisenbahn oder gar ein Flugzeug waren hier unbekannte Begriffe. So war es eben auch nicht verwunderlich, daß die hilfsbereiten Nomaden statt Brennstoff klares Wasser brachten. Endlich wurde eine Kamelreiterkolonne nach Buschir abgesandt, die dort Benzin beschaffte. Der unfreiwillige Aufenthalt dauerte insgesamt 6 Tage. Beim Start überreichten ihm die Nomaden große Geschenke. Der Hindenburg-Flieger gab als Gegengeschenke ein Feuerzeug und auf besonderen Wunsch - "da es gegen Magenschmerzen gut sei" - Benzin und Schmieröl. Die Landung erfolgte dann glatt in Buschir bei 46 Grad Hitze.

Die nächste Etappe führte von Buschir nach Benderabbas, woselbst im Schatten 56 Grad waren, sodaß die Reifen zerschmolzen und der Start auf der Felge versucht wurde. Auf der nächsten Strecke Benderabbas - Djask gab es für den Piloten eine weitere Überraschung. Zur Abkürzung des Weges überflog er den Persischen Golf. Bei diesem Flug bemerkte von Koenig plötzlich das Vibrieren seines Motors.

Er stellte daraufhin die Zündung ab und landete nach einem Gleitfluge auf einer unbewohnten Insel im Persichen Golf. Wasser und Lebensmittel waren nicht zur Stelle, dafür konnte er aber wenigstens die Ursache des Defektes feststellen. Eine Zylinderhalteschraube war gebrochen. Nachdem er diese auswechseln konnte, flog er trotz vorgerückter Tageszeit nach Benderabbas zurück. In der Frühe des nächsten Morgens ging der erneute Start ohne Schwierigkeiten vor sich. Der zweite Abschnitt des Weltfluges wurde auf der Etappe Djask - Pasni - Karachi ohne jede Störung beendet.

In Karachi, wo von Koenig den Beschluß faßte, doch weiter zu fliegen, zum mindesten bis nach Singapore, wurde die 20 PS starke Maschine bei der Royal Air Force gründlich überholt. Es muß anerkennend hervorgehoben werden, daß die Behandlung, die dem jungen deutschen Sport-Flieger seitens der Perser und der Engländer zuteil wurde, ausgezeichnet war. Jede auch nur gewünschte Unterstützung wurde ihm schnellstens gewährt!

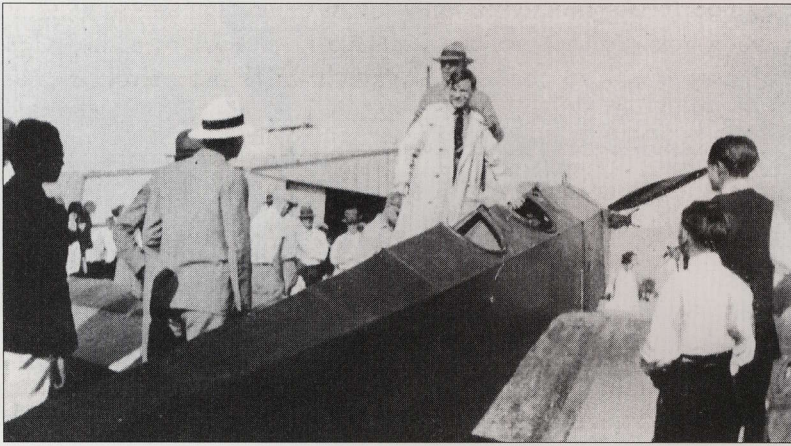
Die Teilstrecke Karachi - Kalkutta des dritten Abschnittes seines Weltfluges bezeichnete von Koenig als einfach und gleichbedeutend mit einem "Pendeln zwischen Stuttgart und Berlin". Es liegen hier keinerlei Besonderheiten vor. Die Landschaft stand im Zeichen der Urwälder, Reissümpfe und Städte mit Flughäfen und Konsulaten. Neben indischen Fürsten sah man viel Europäer. An Notlandungen, die außerhalb der Städte auch hier meist unmöglich gewesen wären, brauchte man nicht weiter zu denken, da Motor und Zelle einwandfrei arbeiteten. Der Weg führte auf dieser Etappe über Jodhpur - Udaipur - Allahabad - Gaya. Kalkutta wurde am 24. Dezember 1928 wohlbehalten erreicht. Ein längerer Aufenthalt wurde hervorgerufen durch das reichlich späte Eintreffen der Weiterflug-



Frhr. v. König und sein „Kamerad“



Yokohama



In Japan



Die Boy-Scouts sehen den „Kamerad“ an



Wieder unter Piloten in Kobe

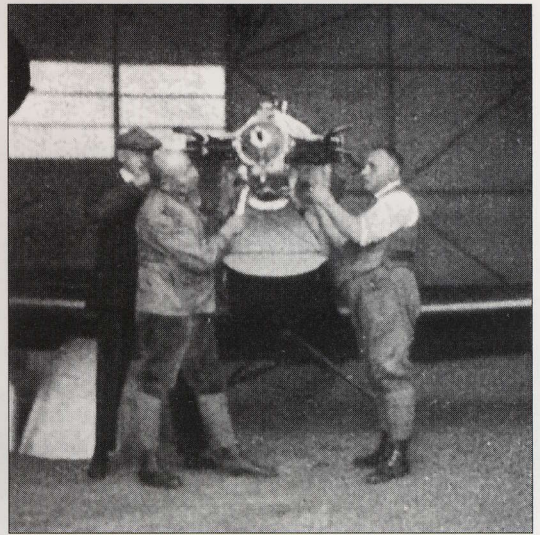
Genehmigung. Die Zeit nutzte der Welt-Flieger durch einen Abstecher in das Mont Everest- und in das tibetani- sche Gebiet aus. Überhaupt wurde der weitere Verlauf des Fluges durch meh- rere unfreiwillige Aufenthalte infolge von Schlechtwetterperioden erheblich beeinträchtigt. Auch bei dem nun fol- genden Teil Kalkutta - Rangoon - Bang- kog das gleiche Bild; Etappen stets über 600 km, meist Urwälder und Dschungeln, die keinerlei Möglichkei- ten zum Notlanden boten, dazu eine tropische Hitze (in der dachlosen Ma- schine wurde eine Temperatur von 38 Grad gemessen). Freiherr von Koenig fand in Bangkog (ehemaliges Siam) eine geradezu fabelhafte Aufnahme. Dieses hochintelligente Volk, das schon etliche Jahre einen regelmäßi- gen Luftverkehr über das ganze Land unterhält, nahm regstes Interesse am Fluge dieses jugendlichen Weltflie- gers. Er wurde dem König vorgestellt und bei zahlreichen Festen, die bei allen Ministern und dem Kronprinzen stattfanden, immerwieder gefeiert. Von der Kronprinzessin erhielt er ihre Siam-Katze als Geschenk. Anlässlich des Krönungsfestes flog von Koenig auf Einladung des Königs im Ge- schwader der Armeeflugzeuge mit. Anschließend unterhielt sich der Herr- scher über eine halbe Stunde mit dem deutschen Sportflieger. Bezeichnend ist der Bericht des sportliebenden, dor- tigen Bootschaffers an unser Auswärti- ges Amt, der u.a. eine wichtige Fest- stellung enthält, daß "durch derartige Flüge dem Ansehen Deutschlands mehr genützt wird als durch jahrelan- ge Tätigkeit unserer diplomatischer Vertretungen". Nach einem Aufenthalt von sechs Wochen, der durch die Re- genzeit und andere Umstände bedingt wurde, ging es über Paklan nach Sing- apore weiter. Infolge ständig guten Geländes (breiter Sandstrand) bestan- den hier weiter keine Schwierigkeiten. Bereits in Kalkutta faßte der Hinden- burg-Flieger den Plan, mit seiner Ma- schine unbedingt den Flug weiterfort-



zusetzen. Es bestanden nun zwei Möglichkeiten: entweder von Singapur über holländisch-Indien nach Australien mit Überfliegen der Inseln Sumatra, Java, Bali, Flores und Timor, oder bis Java und von dort mit einem Dampfer nach Amerika. Auch in Singapur wurden ihm von seiten der Behörden Schwierigkeiten bereitet. Der Plan über holländisch Indien nach Australien oder Amerika zu gelangen, mußte daher aufgegeben werden. Von Koenig mußte mit einem Dampfer infolge der einsetzenden Regenzeit nach Japan. Die Fahrt ging über Kanton - Schanghai nach Kobe. In Schanghai wurde der junge Württemberger durch die Nanking-Regierung dort offiziell empfangen. Der 3. Abschnitt des Weltfluges wurde durch einen Flug auf der Etappe von Kobe nach Tokio beendet.- Fliegerisch wurde hier von Koenig durch schlechtes Wetter sehr gehemmt. Die japanischen Piloten sprachen ihre Bewunderung über eine derartige Leistung, bei solch einem Wetter dennoch zu fliegen, rückhaltlos aus. Der Aufenthalt in Japan war nur kurz bemessen, denn am 22. Mai 1929 fuhr der Weltflieger mit einem japanischen Dampfer nach San Franzisko weiter. In San Franzisko sollte der "Hünefeld-Gedächtnisflug" angetreten werden. Durch das zu späte Eintreffen des angeforderten Ersatzpropellers aus Deutschland konnte der Weiterflug erst nach fast vier Wochen von dieser Stadt aus erfolgen. Diese Zeit war aber insofern nicht verloren, als unser jugendlicher Weltflieger jede sich ihm bietende Gelegenheit wahrnahm, um im größeren Umfange für Deutschland und insbesondere die deutsche Fliegerei zu werben. Der Erfolg blieb demgemäß auch nicht aus.

Die fast 600 km lange Strecke San Franzisko - Los Angeles war keineswegs leicht, da der Flug bei böigstem Wetter ständig über wildes, zerklüftetes und unwirtliches Gebiet ging. Nur dort, wo durch Urbarmachung des Bodens bereits Kultur herrschte, wäre ein Gelände zum Notlanden zu finden gewesen. Nahezu überall bestand die Möglichkeit des Verdurstens. Die Etappe Los Angeles - San Diego unterschied sich in nichts von der vorhergehenden. Von San Diego aus machte der unentwegte Sportflieger einen Abstecher nach Agua Caliente; von Koenig wurde hier als erster deutscher Flieger in Mexiko freudig begrüßt. Nach seiner Rückkehr nahm er in San Diego an einem Segelflug-Wettbewerb teil, bei dem der alte Segelflieger erfolgreich abschloß.

Der "Hindenburg-Flieger" war von seinen asiatischen Strecken in bezug auf Gewitter, Stürme, Gebirge und Wüsten bestimmt nicht verwöhnt, doch stellten die beiden nächsten Teilstücke San Diego - Tuscon und Tuscon - El Paso noch höhere Anforderungen an die schwache



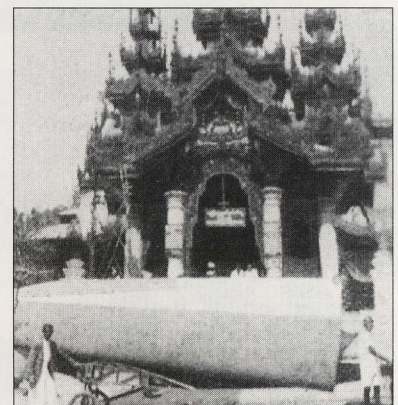
Das Gesicht des Motors



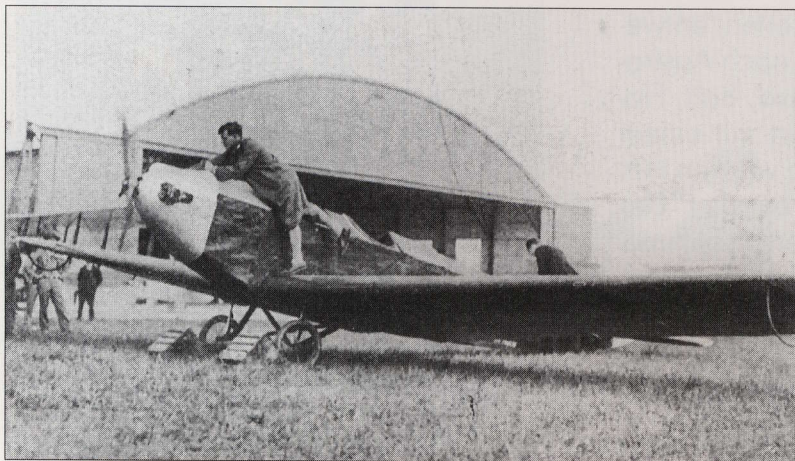
Kalkutta, vor dem Start



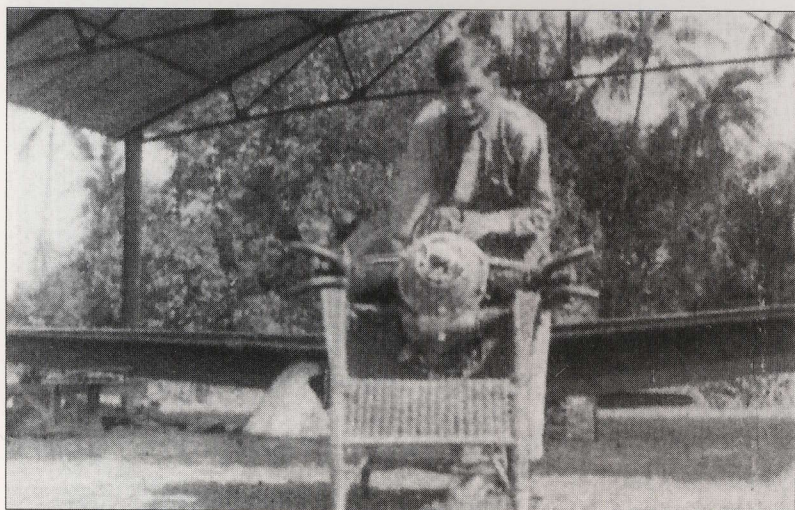
Zwei Welten



Hauptportal zur großen Pagode



Frhr. v. König mit seinem Klemm-Flugzeug „Kamerad“ im Flughafen von Tokio



Ein gutes Startbild

Maschine und ihren jugendlichen Lenker. Zwischen Tuscon und El Paso benötigte von Koenig statt der errechneten 4 Stunden eine Zeit von 6,5 Stunden infolge Umfliegens der Gewitter und Sandsturmgebiete. Der Flug war deshalb auch außerordentlich gefährlich, weil es galt, die Ausläufer der Rocky Mountains zu überfliegen. Sie haben nämlich eine durchschnittliche Höhe von 1500 m. Auf dem nackten Felsengestein erblickte er nur selten einen Baum oder Strauch, es sind eben Hochplateaus mit Sandwüsten. Der Sturm, der den Sand hochwirbelte, rief des öfteren Ventilstörungen am 20 PS Mercedes-Motor seines bewährten Klemm-Tiefdeckers L 20 hervor. Mit Recht bezeichnete der deutsche Jungflieger diese beiden Flüge als die schwersten und seinem gesamten "kleinen Trip".

In El Paso wollte von Koenig nach zweitägigem Aufenthalt an einem Julietage morgens um 5.00 Uhr starten. Auf der Fahrt zum Flughafen wurde sein Auto von einem anderen Wagen, dessen Fahrer betrunken war, mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h gerammt. Hierbei wurde der Hindenburgflieger herausgeschleudert und schwer verletzt. Erst nach vier Stunden erlangte er wieder das Bewußtsein. Da sein Oberschenkel bis auf den Knochen in einer 20 cm langen Wunde durchschnitten war, wurde er sofort operiert. Leichtere Verletzungen trug er außerdem im Gesicht davon. Auch der Kater, Tanim, wurde behandelt. Man hatte geglaubt, daß der naturgemäß stark gebogene Schwanz der Siam-Katze gebrochen sei und diesen aus Sorge eingepipst.

Nachdem er zwei Monate im Krankenhaus zubebracht hatte, konnte er seinen Flug fortsetzen. Er startete nach Dallas, wo er am 30. September 1929 landete. Von hier aus führte ihn sein Weg über Okalahama City - Springfield nach St. Louis. Dieser Teil sowie auch die letzten Etappen wurden be-

sonders schwierig durch die anhaltend schlechte Wetterlage, die durch die fortgeschrittene Jahreszeit hervorgerufen wurde. Da der vorjährige Hindenburg-Sieger auch die diesjährige Trophäe erringen wollte, flog er stets ohne Aufenthalt von Ziel zu Ziel - teilweise sogar nachts - um die Tage in den einzelnen Städten auszunutzen. Von St. Louis ging es über Bloomington und Chicago, wo er auch wieder nachts landete, weiter nach Detroit. Auch hier blieb der jugendliche Weltflieger leider durch die außergewöhnlich starken Orkane über acht Tage hängen. Diese Orkane waren von selten erlebter Heftigkeit, sodaß jeglicher Luftverkehr in Amerika unterbunden war - und nach Pressemeldungen sogar der Schiffsverkehr auf den nordamerikanischen Seen eingestellt wurde. Damit ging der Hindenburg-Pokal für 1929 aber für von Koenig verloren. Demzufolge nutzte er die Tage in Amerika wieder aus und seinen Aufenthalte wurden wieder länger, da er ja keinen zwingenden Grund zu einer beschleunigten Rückkehr mehr hatte. Unablässig war er "im Lande der unbegrenzten Möglichkeiten" bemüht, für die Aufhebung des Paragraphen im Pariser Verträge, der unseren Flugsport völlig knebelt, zu wirken. Die "Steuben-Gesellschaft" in den USA hat ihm sofort die vollste Unterstützung hierfür zugesagt. Anstelle des ursprünglich geplanten Fluges über Pittsburg und Philadelphia flog er nunmehr über den Ontario-See weiter. Nach einem kleinen Aufenthalt in London (CND) infolge großer Stürme landete er am 30. Oktober 1929 wohlbehalten in Buffalo. Der Weltflug wurde von hier aus beendet über Syrakuse - Albany mit einer Landung auf dem New Yorker Flughafen. - Als Ehrung für seinen genialen Weltflug schenkte ihm die Daimler Benz AG, Stuttgart ein Automobil. Im Daimler Benz Museum in Stuttgart-Untertürkheim befindet sich ein originaler Nachbau seiner berühmten Klemm L 20 mit Nummer D 1433.-

KW Verlag, München, 1993



Ein „bunter“ Empfang

## Klemm-Daimler-Leichtflugzeug L 20

<b>Gesamtaufbau :</b>		<b>Besatzung</b> . . . . .	150 kg
<b>Bauart</b> . . . . .	freitragender Tiefdecker	<b>Gepäck</b> . . . . .	10 kg
<b>Flügel</b> . . . . .	abnehmbare Außenflügel	<b>Betriebsstoff für 4 Std.</b> . . . . .	25 kg
<b>Besatzung</b> . . . . .	1 Führer und 1 Fluggast bzw. 1 Schüler	<b>Maße :</b>	
<b>Steuerung</b> . . . . .	Doppelsteuerung	<b>Spannweite</b> . . . . .	13 m
<b>Fahrgestell</b> . . . . .	ohne durchlaufende Achse	<b>Länge über alles</b> . . . . .	7,3 m
<b>Abfederung</b> . . . . .	Gummiabfederung	<b>Maße in zusammengeklapptem Zustand</b>	6,5x1,5x2,2 m
<b>Bereifung</b> . . . . .	Niederdruckreifen	<b>Leistungen und Ansprüche :</b>	
<b>Baufestigkeit für Abfangen, Gleitflug, Sturzflug und Rückenflug</b> gemäß den Vorschriften der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt		<b>Leistungsreserve bei voller Zuladung</b> . . . . .	45 %
<b>Abfangsicherheit bei voller Zuladung</b> . . . . .	neunfach	<b>Leistungsreserve einsitzig</b> . . . . .	70 %
<b>Abfangsicherheit bei einsitzigem Flug</b> . . . . .	zwölfach	<b>Gipfelhöhe bei voller Zuladung</b> . . . . .	4000 m
<b>Triebwerk :</b>		<b>Gipfelhöhe einsitzig</b> . . . . .	6700 m
<b>Motor</b> 885 cm Mercedes-Zweizylinder-Motor, luftgekühlt		<b>Landegeschwindigkeit bei voller Zuladung</b>	45 km/Std.
<b>Motorleistung</b> . . . . .	20 PS	<b>Landegeschwindigkeit einsitzig</b> . . . . .	35 km/Std.
<b>Gewichte :</b>		<b>Steigzeit auf 1000 m bei voller Zuladung</b> . . . . .	14 Min.
<b>Rüstkgewicht</b> . . . . .	265 kg	<b>Steigzeit auf 1000 m einsitzig</b> . . . . .	8 Min.
<b>Gesamtzufüllung</b> . . . . .	185 kg	<b>Abbau vom flugfertigen Zustand in Transportzustand</b> . . . . .	5 Min.
		<b>Aufbau vom Transportzustand in flugfertigen Zustand</b> . . . . .	8 Min
		<b>Betriebsstoffverbrauch</b> . . . . .	6-7 Liter/Std.

Technische Änderungen vorbehalten.

## 20 PS-Mercedes-Benz-Zweizylinder-Flugmotor F 7502

<b>Zylinderzahl</b> . . . . .	2	<b>Ventilanordnung</b> . . . . .	hängend im Zylinderkopf, schräg zur Zylinderachse
<b>Zylinderanordnung</b> . . . . .	horizontal gegenüber	<b>Ventilbetätigung</b> . . . . .	Nockenwelle im Kurbelgehäuse, Stößel, Stoßzangen und Kipphebel
<b>Zylinderbauart</b> . . . . .	Stahlzylinder mit Zylinderköpfen aus Grauguß	<b>Kurbelwellen-Werkstoff</b> . . . . .	Chromnickelstahl
<b>Bohrung</b> . . . . .	75 mm	<b>Kurbelwellenlagerung</b> . . . . .	Rollenlagerung
<b>Hub</b> . . . . .	100 mm	<b> Pleuelstangenlagerung</b> . . . . .	an der Kröpfung auf zwei Rollenlagern
<b>Hubraum</b> . . . . .	884 ccm	<b>Kurbelgehäuse-Werkstoff</b> . . . . .	Silumin
<b>Verdichtungsverhältnis</b> . . . . .	5,6 : 1	<b>Kolben-Werkstoff</b> . . . . .	Leichtmetall
<b>Antrieb der Luftschaubewelle</b> . . . . .	von der Kurbelwelle unter Zwischenschaltung eines Planetengetriebes mit Übersetzung 3 : 1	<b>Zahl der Zündapparate</b> . . . . .	einer
<b>Normale Drehzahl der Kurbelwelle</b> . . . . .	3000/Min.	<b>Zündstromquelle</b> . . . . .	Bosch-Magnet
<b>Normale Drehzahl der Luftschaube</b> . . . . .	1000/Min.	<b>Vergaser</b> . . . . .	Mercedes-Benz-Drosselklappen-Vergaser
<b>Dreh Sinn</b> . . . . .	normal-edul; auf Wunsch -mul	<b>Schmierung</b> . . . . .	durch Zahnrad-Ölpumpe als Druck-Umlaufschmierung; Pumpe im Kurbelgehäuse-Unterteil
<b>Nutzleistung</b> . . . . .	20 PS	<b>Größte Breite</b> . . . . .	775 mm
<b>Nutzleistung bei Luftdichte 1,25</b> . . . . .	22 PS	<b>Größte Länge</b> . . . . .	590 mm
<b>Gewicht (ohne Ölfüllung und ohne Luftschaube)</b>	48 kg	<b>Größte Höhe</b> . . . . .	470 mm
<b>Einheitsgewicht</b> . . . . .	2,2 kg/PS	<b>Anlassen</b> . . . . .	durch Anwerfen
<b>Ölmhalt</b> . . . . .	1,7 Liter	<b>Kickstarter auf besonderen Wunsch</b> . . . . .	Durch Handzug vom Führersitz aus
<b>Brennstoffverbrauch</b> . . . . .	300 g PS × Std.	<b>Verwendung</b> . . . . .	in kleinen Sport- und Schulflugzeugen; die Klemm-Daimler-Leichtflugzeuge sind mit diesem Motor ausgerüstet
<b>Ölverbrauch</b> . . . . .	19 g PS × Std.		
<b>Kühlung</b> . . . . .	Luft		
<b>Ventile je Zylinder</b> . . . . .	je Zylinder zwei Einlaßventile und zwei Auslaßventile		

Konstrukteur: Ferdinand Porsche