

Aus dem Text „Klemm L/KL25 Maschinen in Finnland 1929-2010“

Verfasser Jukka Raunio

KL 25 d VII R OH-ILL s/n 1230

OH-ILL kam ursprünglich zum Luftwehrverein Südwest-Finnland nach Turku. Die Mitglieder des Vereins sammelten den fehlenden Finanzierungsbetrag unter der Leitung des Notars Tauno Ceder. Toivo B. Nissinen flog die Maschine aus Deutschland und sie wurde am 4. 4. 1938 unter der Nummer 40 registriert. OH-ILL wurde am 26.5.1938 während der organisierten Flugshow auf dem Flugfeld Artukainen unter dem Namen „Sampo von Turku“ getauft. Risto Patajoki inspizierte die Maschine im Mai und danach auch Arvo Ylino am 31.7.1938. Es handelte sich um die Begutachtung der Schwimmer, weil das Zeugnis für die Flugtauglichkeit noch fast ein Jahr gültig war. Ylino schrieb in dem Flugtauglichkeitszeugnis, dass die Maschine als „Wasserflugzeug nur beim schwachen Wind tauglich sei“. Bei der nächsten Inspektion im Juni 1939 schrieb Patajoki, dass die Maschine auch als Wasserflugzeug akzeptiert werde, „wenn das Wasser-Ruder vor der Inspektion montiert werde“. Zur Zeit der Inspektion war die Maschine wahrscheinlich schon mit Schwimmern gestattet, weil das Fahrwerk einige Wochen vorher beschädigt wurde: OH-ILL wurde am 16.5. 1939 in Turku beschädigt, wie später auch die OH-ILI. Die auf dem Flugfeld gelassene Seilwinde des Schleiffahrzeugs für die Segelflugzeuge war beim Start am Schleifsporn hängengeblieben und so begann die Maschine in der Luft zu rucken. Der Flugmeister Elias Jääskeläinen machte eine Notlandung auf dem Acker nordöstlich vom Flugfeld. Wegen der Seilwinde sackte die Maschine hinunter und das Fahrwerk riss und wurde krumm. Auch an der Rumpferkleidung gab es Risse.

Die OH-ILL machte in der Umgebung Publikumsflüge. Als Pilot war oft Flugmeister William V. Virtanen. Die Maschine wurde am 19.10.1939 von der Luftverteidigung zwangsübernommen. Danach flog sie hauptsächlich in Kauhava. Nach den Memoiren von Heimo Lammi wurde evtl. mit dem „Klemm- Zerstörer“ während des Winterkrieges sogar eine operative Aufgabe gemacht: die Maschine startete während des Luftalarms inmitten der Täuschungsstellen gegen die Formation der russischen Bomber, um die Aufmerksamkeit der Feinde von der Luftweherschule zu nehmen, was auch gelang. Nach etwa 118 Flugstunden in Kauhava musste der Flugschüler E.Takkinen einer Smolik ausweichen und krachte in ein Splitterschutzgebäude. Die Luftwaffe löste die Trümmer am 11.9.1940 ein und verkaufte die Trümmerteile viel später am 16.12.1950 an Luftfahrtclub Hämeenlinna, der die OH-ILL am 23.12.1950 registrierte.

Eigentlich kam es in Frage, eine ähnliche Maschine des OH-ILL zu beschaffen, weil der Flugzeug sehr von den Unfällen und von der Feuchtigkeit gelitten hatte. Die neuen Besitzer befestigten nur die Fabrikatsplatte der alten OH-ILL an den in Linköping in Schweden gekauften Klemm-Wrack SE-ANBs/n 1045, Typ L 25 e VII und bauten viele neue Teile. Die ursprüngliche Identität der Maschine brauchten sie, weil das Importieren deutscher Flugzeuge nach dem Friedensvertrag verboten und die Valuta rationiert war.

Eine Zusammenfassung des Texts von der Uebersetzerin:

...Am 16.8 1955 wurde die Maschine inspiziert und an den Besitzer, den Fliegern des Luftfahrtclubs Hämeenlinna registriert. Die Maschine wurde für das Flugbrevet A-1 und als Schleppflugzeug für die Segelflugzeuge am Flugplatz Parola gebraucht. Nach einem Motorschaden fanden sie in Schweden den 105 PS-starken Hirth 504 A-2 und KL-35 Motorteile und die Maschine wurde wieder mal repariert und weitergeflogen. In den Jahren 1957 bis 1969 wurde die Maschine mehrere Male mit neuen Ersatzteilen repariert und sie wechselte die Besitzer und den Standort bis sie am 17.1. 1969 als Schrott aus dem Register entfernt wurde.

Die Schrottteile wurden aufbewahrt und 1983 kamen sie nach Ilmajoki in den Besitz von Lauri Manninen. Im folgenden Jahr wurde die Baubewilligung für die Maschine erteilt.

Statt die Maschine zu reparieren musste sie neu gebaut werden. Danach wechselte sie noch ein paar Mal den Standort bis sie 2008 in den Besitz des Luftfahrtclubs Etelä-Pohjanmaa (Südösterbotten) kam. Die Baubewilligung wurde als Klassifizierung des Ultraleicht-Flugzeugs erteilt. Das Triebwerk ist, ähnlich dem ursprünglichen Hirth, ein Walter Minor. Die von den Bauverantwortlichen 2015 gegründete „Luftfahrt-Genossenschaft von Lakeus“ hat die Verantwortung für den Wiederaufbau und die Flugtüchtigkeit der Maschine übernommen.....

Aus dem Finnischen von S. Aeschbach

Wettingen/Schweiz 19. Januar 2016