



Klemm L-25



El ingeniero alemán Doctor Hans Klemm, establece en 1926 junto a Stuttgart la Klemm Leichtflugzeugbau, de la que al año siguiente sale a la luz su modelo L.25, primer producto de la casa y fruto del diseñador Robert Lusser.

Se trata de un simplicísimo avión ligero, dotado inicialmente de motor Mercedes de sólo 20 HP (de ahí que a veces fuera conocido como L.20) Daimler de 30, o Salmson de 40 HP. Fabricado todo en madera, tiene un plano bilarguero cubierto de contrachapado y fuselaje forrado de este mismo material. Sólo van enteladas la parte posterior del plano, que es plegable, y las superficies de mando. En cuanto al tren de aterrizaje, sus patas son metálicas y llevan amortiguadores de gomas y frenos.

Robusto y dócil como ninguno, va equipado con doble mando y es capaz de mantenerse en el aire a velocidades inverosímilmente cortas, pese a no tener hipersustentadores, siendo casi imposible de meter en pérdida. Alcanza inmediatamente el éxito, no sólo en Alemania sino en Europa entera, por lo que en Stuttgart se fabrican más de seiscientos con muy diversos motores, mientras que otros varios países los producen bajo licencia, notoriamente la Gran Bretaña. Llega a detentar varios “records” mundiales, hacer viajes intercontinentales e incluso ser pionero de la aviación alpina, tomando tierra en las laderas del imponente Jungfrau. No obstante su escasa potencia, el año 1930 logra los puestos 2. y 3. en el Challenge Internacional del Turismo.

Desde que el 30 de marzo de 1929 el sevillano Fernando Flores Solís matricula la M-CDAD, Klemm 25 con motor Salmson 9AD de 40 HP, hasta el año 32, un total de cinco L.25 habrían de volar en España y de ellas todas menos una, propulsada por un Mercedes de 35 HP, llevarían el Salmson.

El 21 de febrero de 1933, la mencionada MCDAD (ya rematriculada EC-DAD, según la nueva normativa) choca con el mástil de una bandera al ir a tomar tierra en Tablada y se precipita contra



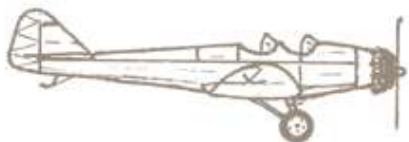
el suelo, causando la muerte de su piloto, Arturo Méndez. En cuanto a las otras cuatro, matriculadas EC-HAH, AAO, ANA y GGA, aún permanecen en servicio al llegar julio del 36, después de haber surcado los cielos de Andalucía, el Centro y Levante. La HAH, que se encuentra en su base de



La Klemm L.25 M-CAAO con motor Salmson de 40 HP, que pertenecía al vallisoletano Augusto Zatarain

Tablada y posiblemente otra de las restantes, presta servicio a los sublevados, mientras que las demás pasan a las escuelas republicanas, sin que ninguna logre sobrevivir a la guerra. Sí volará por el contrario en la posguerra una British Klemm española, pero de ella trataremos por separado y más adelante.

Klemm L.25



Motor: Salmson 9AD de 40 HP

Envergadura: 13,00 m

Longitud: 7,30 m

Velocidad máxima: 140 Km/h

Velocidad de crucero: 120 Km/h

Velocidad mínima: 40 Km/h

Techo: 6.500 m

autonomía: 960 Km

Acomodo: Biplaza

Peso vacío: 285 Kg

Peso total: 500 Kg

Primer vuelo: 1927