

Und ich beugte mich vor und blickte hinunter, meine Flügel kamen aus der Steilstellung, und im nächsten Moment sausten Flügel und ich mit lautem Krachen kopfüber in das Heidekraut der Rhinower Berge.

Es ist eine alte Erfahrung, daß man bei solchen Unfällen, mögen sie auch noch so schmerzhaft sein, nur erstaunt und nicht erschrocken ist. Mir taten alle Knochen weh, und ich war wohl auch ein wenig betäubt, aber ich glaube, daß ich schon eine Minute später wieder meine Zigarre rauchte und wahrscheinlich über meine Ungeschicklichkeit lachte. Wir sind es von früh auf gewöhnt, gute Miene zum bösen Spiel zu machen, und wie häufig sieht man jemand, der auf belebter Straße ausgeglitten und der Länge nach in den Schmutz gefallen ist, wie er sich lächelnd erhebt und so tut, als ob es sich um einen guten Witz handele.

Es war ziemlich spät am Abend, als wir nach Berlin zurückkehrten und uns trennten.

Später habe ich nur noch dreimal Otto Lilienthal getroffen oder von ihm gehört. Einmal, als er mir mitteilte, daß die Zehnpennig-Ausführungen im Ostend-Theater demnächst abgebrochen werden sollten; ein anderes Mal, als wir in den Straßen „Venedigs“ auf der Westeisenbahn zu Berlin zusammen Schlittschuh liefen (das ist der schönste Sport nächst dem Fliegen, sagte er) — und das dritte und letztmal, als ich seine Todesnachricht erhielt.

Wenn man ihm jemals ein Denkmal errichten sollte, so wären die Rhinower Berge dafür der beste Platz. Dort hat Lilienthal die glücklichsten Stunden verlebt, und dort hat er im Sturz den Tod gefunden. Den Fliegern der Zukunft wird es ja nicht schwer fallen, den Einsamen dort zu besuchen.

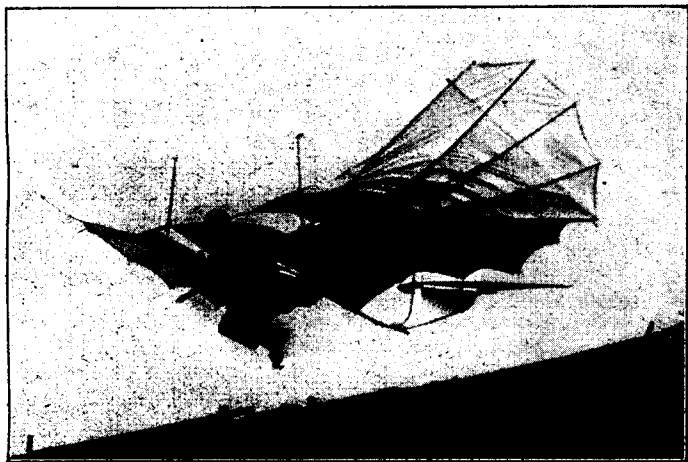
— — — Wenn ich meinen Kindern von alledem erzähle, so pflege ich immer hinzuzufügen: „Immerhin war Euer Vater einer der ersten Menschen, die geflogen sind.“

## Hans Richter.

Unter den deutschen Gleitflugzeugkonstruktoren ist Hans Richter in Berlin einer der ältesten. Er führt seine Versuche seit dem Jahre 1908 aus, über die in der Zeitschrift „Flugsport“ und der gesamten Presse berichtet wurde.

Geboren am 8. Juni 1891 als Sohn des Ritterschafts-Kassen-Kontrollieurs Otto Richter zu Berlin, evangelisch, genoß Realgymnasialschulbildung bis zur Obersekunda. Als Schüler des Swinemünder Realgymnasiums begann er mit Gleitflugversuchen (1908) am Ostseestrande mit einem Lilienthal ähnlichen Drachen, mit dem er von den Dünen Schwebeflüge ausführte. Er erlernte dann das Bankfach und war in verschiedenen ersten Häusern in Vertrauensstellungen tätig, auch in der American Expres-Company. Von 1910—1914 baute er mit Erfolg eine Anzahl Gleitflieger, mit denen er Schul- und Schauflüge ausführte, so in Berlin-Johannisthal, Flugplätze, auf denen er seine ersten Luftsprünge von ebener Erde ohne Motor zeigte, Luckenwalde, Zossen, Frankfurt a. O., Wollin i. Pomm., Stölln, Rhinow usw. Auf den Stöllner Bergen, dem Flugversuchsplatz Otto Lilienthals (und sein Todeshügel) übte er jährlich im Frühjahr und Herbst während der Jahre 1910—1924, und brachte er auch diese Stätte hierdurch in alte Erinnerung, als er 1916 am 10. August Schauflüge zu O. Lilienthals 20jährigem Todestag daselbst ausführte. Ausländische Filmfirmen brachten damals seine ersten Flug-

versuche auf den Markt. 1911 flog er in den Gosener Bergen mit einem Dr.-Geest-Gleitflieger in der Vereinigung für Gleitflugsport, Berlin. Er verstand es, durch dauernde Propaganda das Interesse schon damals auf den Gleitflugsport hinzurichten, was unter den damaligen Verhältnissen nicht leicht gemacht wurde, in Johannisthal bildete er eine große Anzahl Schüler auf seinem Gleitflieger aus, und mancher fand bei ihm seine erste Anregung für den neuen Sportzweig, von seinen Schülern, von denen später einige in der Rhön mit Erfolg teilnahmen, seien erwähnt: Fritz Basener, Paul Schlack, Heinrich Elsner, Friedrich Richter (der in der Rhön teilnahm), Ernst Strauß, Johs. Milda, Günther Schulz, Herbert Vogel, Karl Brose, Lt. Schröder, Hermann Barth, Willi Stiasny u. a.



Hans Richter im Fluge mit einem Otto Lilienthal-Gleitflieger

Von seinen Erfolgen bis 1914 seien bemerkt:

23. Dezember 1912. Flüge auf dem Tempelhofer Felde bei Windstille von einer kleinen Anhöhe, Flugstrecke 15 m.

9. Januar 1913. Die ersten Gleitflüge von ebener Erde auf dem Tempelhofer Felde bei ca. 6 m/sek. Wind. Länge bis 10 m, nur nach einfachem Anlauf.

(Die gleichen Flüge wurden dann fast täglich 1913 in Johannisthal wiederholt.)

27. September 1913. Sturmflug von Hans Richter, Länge ca. 250 m, mit 11-qm-Gleitflieger.

4. August 1914 trat er mit Hans Vollmöller bei der Flieger-Ersatz-Abt. II, Adlershof, ein und lernte auf Rumpler-Taube fliegen. Er erkrankte und wurde dann zu verschiedenen Flieger-Ersatz-Abt. eingezogen, auch in Darmstadt, Westfront. — Im Mai 1917 lieferte er einen 14-qm-Gleitflieger für den Deutschen Fliegerbund, Berlin, Abnahmezüge am 30. Mai 1917 in Stölln. Dieser Apparat wurde später 1918 auf der „Delka“ zur Ausstellung gebracht. 1919 konstruierte Richter einen Segelflieger „System Tippel“, den er in Wollin in Pommern einflog.

1920 baute die Firma Paul Tiburtius, Berlin, Richtersche Gleitflieger, die von Hans Richter und Lt. Schröder im Juni 1920 in Rhinow und Stölln geflogen wurden. Hans Richter führte dann am 13. Juni 1920 einen Segelflug von 30 Sekunden aus (11-qm-Gleitflieger), was für die kleine Tragfläche eine außerordentliche Leistung bedeutet.

1920. Am 7. und 8. August führte R. zur Gründung eines Denkmalsfonds für O. Lilienthal Schauflüge aus, bei denen er wegen ungünstiger Witterung stürzte. Er zog sich mehrere innere Quetschungen und Verletzungen zu und hat sich vorläufig von der praktischen Ausführung von Flügen zurückgezogen. Durch seine Erfolge bekannt, verstand er es auch, das Ausland für den Gleitflugsport zu interessieren, und haben viele Auslandszeitungen seine Berichte und Photos über seine Flüge gebracht.

1923 brachte er den Segelflieger Type H. R. 17 mit verbessertem Höhen- und Seitensteuer heraus, den der Gleitflieger Hermann Barth erwarb und einflog.

28. Juni 1923. erwirbt Hans Richter die Welt-Lizenz zum Bau von Original Otto Lilienthal-Gleitfliegern (Type 1895). Er erwirbt hiermit als einziger die Erlaubnis, nach den historischen Aufzeichnungen aus dem Besitz der Familie Lilienthal diesen Apparat fabrikmäßig herzustellen.

1924. Gleitflüge mit Otto-Lilienthal-Gleitflieger. August 1924 Gleitflüge in den Stöllner Bergen b. Rhinow. Diese Flüge wurden für den historischen Flugfilm „Otto Lilienthal, der Altmeister der Flugkunst“ von Herrn Hans Richter ausgeführt. Richter spielte hierin die Hauptrolle als Otto Lilienthal. Im Film werden Szenen, wie Montage, Transport des Gleitfliegers, Flüge, Bilder aus Lilienthals Leben lebenswahr dargestellt, und hat der Film, da er gerade an den historischen Orten gespielt wurde, Recht auf historischen, bleibenden Wert.

1925. Gleitflüge in den Pütt-Bergen bei Rahmsdorf (Februar—April). 13. Juni. Der Magistrat von Anklam i. Pom. erwirbt einen Original-Otto-Lilienthal-Gleitflieger von Herrn Richter für das projektierte Heimatmuseum. Somit befinden sich in München und in Anklam i. Pom. Lilienthalsche Gleitflieger.

Die Flugversuche Hans Richters haben unbedingt zum Interesse und Ausbau des deutschen Gleitflugsports beigetragen, und ist mancher Gleitflieger an Erfahrungen durch ihn reicher geworden.

Für die interessante Bauart seiner Flügelrippe, die, zum Deutschen Reichs-Patent angemeldet, am 13. September 1917 dem türkischen Attaché Djemil Pascha und vom Kurierleutnant Schewket-Pascha dem türkischen Kriegsministerium in Konstantinopel überreicht wurde, erhielt er den türkischen Halbmond verliehen.

### Patentansprüche.

1. Tragfläche für Flugzeuge, dadurch gekennzeichnet, daß sie aus ungefähr zur Flugrichtung verlaufenden, abwechselnd starren und elastischen Zonen besteht, wobei der die vordere Stoßkante bildende Teil starr ist.

2. Tragfläche, dadurch gekennzeichnet, daß ungefähr das erste und dritte Viertel, gemessen in der Flugrichtung, starr, das zweite und vierte Viertel elastisch ist.

3. Tragfläche, gekennzeichnet, daß dieselbe mit keilförmiger Stoßkante versehen ist und etwa im ersten Viertel gleich dick, von da ab dagegen nach rückwärts fischschwanzartig verläuft.

Es ist bei Flugzeugen bereits wiederholt der Vorschlag gemacht worden die Tragdecke so zu stellen, oder in sich zu verstellen, daß sie die jeweiligen Windströmungen, und zwar sowohl in bezug auf Richtung als auch auf Stärke sowie auch der Fahrgeschwindigkeit entspricht.

In all diesen Fällen wird aber die Verstellung oder Einstellung der Tragdecke durch den Flugzeugführer, und zwar von Hand aus unter Inanspruchnahme entsprechender mechanischer Einrichtungen vorgenommen. Daß hierbei die Verstellung oder Einstellung der Tragfläche nicht immer bzw. nur selten jene Bedingungen zu erfüllen wären, ist begreiflich, wenn man bedenkt, daß der Flugzeugführer einige Vorkommnisse, z. B. die Strömungsverhältnisse, nur abschätzen kann, nachdem er ihr Vorliegen wahrgenommen hat, und er außerdem seine Gedanken auf andere Dinge auch richten muß. Die vorliegende Erfindung hat sich zur Aufgabe gemacht, die Tragfläche so zu gestalten, daß sie sich selbsttätig den jeweiligen Wind- und Geschwindigkeitsverhältnissen zur Flugrichtung entsprechend einzustellen vermag, ohne daß der Führer selbst dabei mitzuwirken braucht. Um dies erreichen zu können, weist sie in einem parallel zur Flugrichtung gerichteten Schnitt eine Kurve auf, die durch praktische Versuche (etwa 8000 Gleitflüge) als zweckmäßig festgestellt wurde.

Aus welchem Material die Tragfläche aufgebaut wird, soll für das Wesen der Erfindung nebensächlich sein. In jedem Fall gehen durch die Tragfläche quer zur Flugrichtung verlaufende feste Holme, die in der Flugrichtung mit Stützen abwechseln, die mit dünnen Leisten verbunden sind. Das Ganze wird mit einer dünnen Bespannung, gleichviel aus welchem Material, überzogen, und zwar wie dies bei Flugzeugflächen allgemein geschieht (evtl. Imprägnierung mit Protol oder Tokiol).

Auf diese Weise ist eine selbsttätige Einstellung des Tragflächenareals möglich und kann sowohl für motorlose und Motorflugzeuge verwendet werden.

## Die Zukunft des Segelflug-Sports.

Von Hans Richter.

Vor kurzer Zeit ging durch die Welt die Nachricht, daß der Rekord des verstorbenen französischen Segelfliegers Maneyrole durch den ostpreußischen Lehrer Schulz in Rossitten um eine halbe Stunde überboten sei. Schulz flog auf einem selbsterbauten primitiven Apparat, von dem man in den letzten Jahren schon hin und wieder allerlei Wunderbares vernommen hatte. Uns Fachleuten war es unvergessen, daß Schulz im Rhön-Wettbewerb von der technischen Prüfungskommission abgelehnt und nicht zugelassen war, weil man seinen Apparat als unvollkommene Konstruktion und daher als zu gefährlich erachtete. Mit dem Sieg von Schulz siegt zugleich ein Prinzip über das andere, eine Partei von Gleitfliegern über die andere Partei, und dies Ergebnis muß im Interesse des Volkes klar ausgesprochen werden. In den letzten Jahren war die Ansicht vertreten worden, daß auch der Gleitflug mit allen Mitteln der modernen Technik betrieben werden müßte. Es hat sich gewissermaßen die Vorstellung gebildet, daß hier moderne Technik und Konstruktion ein gleiches Feld haben wie in der Motorfliegerei. Daher glaubte man, daß die akademischen Techniker unbedingt das Größte auf