

verschiedenen Ermittlungen sind m. G. vorwiegend auf die verschiedenen Höhen zurückzuführen, in der die Bögel gefehen wurden.

Rhön und Dessau

Der Begriff Segelflug kennzeichnet heute einen Zeitabschnitt der Geschichte der Beherrschung der Luft, der mit dem August 1922 begonnen hat, im Monat, wo der erste Rhön-Segelflug stattfand und es Klempner auf dem motorlosen Flugzeuge (der Flugwissenschaftlichen Vereinigung an der technischen Hochschule zu Aachen) — einem spannungslosen Eindecker — gelang, unter Ausnützung des Hangwindes von der Wasserkuppe aus nach Herzfeld zu fliegen. Übergeordnet diesem Zeitabschnitt ist die Epoche der spannungslosen Tragflächen mit diesem Profil nach Professor Junkers, deren Bedeutung damals nur zögernd und widerwillig, durch die erwähnte Leistung schlantertig beleuchtet, anerkannt wurde.

Während der vier bisherigen Rhön-Segelflug-Wettbewerbe kann man in zunehmendem Maße die Bedeutung der spannungslosen diesen Tragflächen, die heute allgemein unter dem Namen „Junkers-Flügel“ zusammenzufassen sind und die für den technischen Erfolg dieser Veranstaltung ausschlaggebend waren, erkennen. Der Junkers-Flügel ermöglicht diejenige aero-dynamische Verfeinerung, welche das motorlose Flugzeug erst befähigt, statisch zu segeln, d. h. sich die dem aufsteigenden Winde latent vorhandene Energie nutzbar zu machen, so daß es nicht nur gelingt, den normalen Gleitwinkel, gleichbedeutend mit positiver Einheitswindigkeit, aufzuheben, sondern auch diese negativ zu gestalten, was gleichbedeutend ist mit Höhenzweigen. Die mehr oder weniger große Annäherung an die sogenannten Einflughöhe des Berges gibt unmittelbar einen Maßstab für den aero-dynamischen Wirkungsgrad der Flugzeugzelle. Damit ist gleichzeitig die weitere nicht zu unterschätzende Bedeutung gekennzeichnet, welche der Segelflug als Ergänzung von Kanalkrom-Messungen für die Entwicklung der Flugzeugzelle besitzt.

Die an ein Segelflugzeug zu stellenden Anforderungen lassen sich kurz wie folgt zusammenfassen: Große Mäße, geringer Widerstand, geringe Einheitswindigkeit. Sie gelten in jedem Falle. Hinzu tritt als wichtiger Faktor die Geschwindigkeit des Flugzeuges, und zwar ist zu fordern größtmögliche Geschwindigkeitsspannung, d. h. größte Geschwindigkeit zur Überwindung von Fluten, kleine Geschwindigkeit zur intensiven Ausnützung von Böden und Schwellungen. Erhöhtlich fordert man also hier die Lösung einer Aufgabe, welcher auch für die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsflugzeuge höchste Bedeutung zukommt. Damit ist eine der zahlreichen wissenschaftlich-technischen Aufgaben gekennzeichnet, an deren Lösung das motorlose Flugzeug mitzuwirken berufen ist und wozu es besonders geeignet erscheint. Die Beschäftigung mit dem Segelflug ist uns in diesem Zusammenhang Mittel zum Zweck.

Der diesjährige Rhön-Segelflug-Wettbewerb erfreute sich wieder — wie bisher — der besonderen Unterstützung durch Herrn Prof. Junkers, der auch eine große Anzahl seiner Mitarbeiter zur Teilnahme entsandte. Eine Anzahl unserer „liegenden Ingenieure“ traten als Wettbewerber auf den Plan. Unter ihrer regen Mitarbeit war das Flugzeug „Der Dessauer“ beim Flugtechnischen Verein Dessau entstanden. (Konstrukteur: Dipl.-Ing. Hofmann, Bauleiter: Dipl.-Ing. Kerber.) Dieses Flugzeug wurde im Wettbewerb geflogen und zeigt hervorragende mit vorbildlichem Schneid von Dipl.-Ing. Thomler Flugzeigenschaften. Es erhielt mehrere Prämien.

Der Höchstpunkt fliegerischer Leistung war der Sturmflug unseres Dipl.-Ing. Hadmad auf dem flächengesteuerten Flugzeug „Messerschmitt“. Er erreichte Stohweife bis 20 Meter Sekunden-Wind eine Rekordhöhe von über 300 Meter. Dann ging Hadmad mit Rückenwind über Land und legte eine Strecke von über 3 Kilometer zurück, als eine schwere See ihn zum Absturz aus 60 Meter Höhe brachte. Er kam mit leichten Verletzungen davon. Hadmad erhielt unter zahlreichen Preisen für diese Leistung die Ehrenmedaille des D. L. V. für höchste fliegerische Leistung. Außer dem Dessauer Verein hatte unabhängig Dipl.-Ing. Häkner ebenfalls in seiner freien Zeit mit Herrn Schenk aus Aachau gemeinsam einen spannungslosen Eindecker gebaut, der leider zu spät in der Rhön erschien, um noch zur Geltung zu kommen. (E. Ostermann.)