
Versuchsflugzeug 1923

carsten karge

Die in den frühen Zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts auch oft mit der allgemeinen Bezeichnung *Flugwissenschaftliche Vereinigung* betitelte Berliner Studenten-Gruppe nimmt im Sommer 1922 erstmalig mit der selbstentworfenen und -gebauten Konstruktion *Charlotte* an dem 1920 initiierten Gleit- und Segelflugwettbewerb auf der Wasserkuppe/Rhön teil.

Teufelchen

Zum Jahreswechsel 1922/1923 beschäftigen sich die Mitglieder der Akademischen Fliegergruppe Berlin-Charlottenburg gerade mit der Wiederherstellung ihres nach Bruchlandung stark lädierten Fluggerätes. Einer von ihnen ist Kurt Tank. Parallel zu den laufenden Instandsetzungsarbeiten beginnt er – in Abkehr von dem bei der *Charlotte* im Zuge einer Umkonstruktion nunmehr verwirklichten Nurflügelprinzip – mit der Erarbeitung einer eigenen Konstruktion.

Den fertigen Entwurf des nach seiner künftigen Frau Charlotte Teufel benannten Flugzeuges legt er im März 1923 der Technischen Hochschule vor. Dort prüft Professor von Parseval die Berechnungen und Pläne. In Abstimmung mit Dr. Wilhelm Hoff, dem Leiter der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) in Berlin-Adlershof und Vorsitzenden der Technischen Kommission (TeKo) der Rhönwettbewerbe, wird die Arbeit mit 'sehr gut' bewertet und gilt gleichzeitig als bestandene Diplom-Vorprüfung Tanks. Eine praktische Umsetzung dieses Flugzeugentwurfs wird von beiden Gutachtern empfohlen. Im gleichen Monat veröffentlicht der Ostpreußische Verein für Luftfahrt einen Aufruf zur Teilnahme an einem Vergleichsfliegen im Mai. Mit dem *Ersten Deutschen Küstensegelflug-Wettbewerb* soll die Erkundung der Segelflugbedingungen über der Kurischen Nehrung in der Umgebung des Ortes Rossitten vorangebracht werden.

Wer hilft beim Bau?

Die personellen und räumlichen Kapazitäten des Vereines sind allerdings durch die Belegung der kleinen Werkstatt auf dem Dachboden des Hauptgebäudes der Technischen Hochschule durch die *Charlotte* erschöpft, sodass nicht gleichzeitig an zwei Maschinen gearbeitet werden kann.

Deshalb versucht Kurt Tank gemeinsam mit Georg Gillert (dieser ist – gleich Tank – Vereinsmitglied seit Anbeginn), die

Technischen Leiter der *Albatros*-Werke am Flugplatz Berlin-Johannisthal, Schubert und Thelen, zur Hilfe beim Bau der Neuentwicklung zu überreden. Sie werden allerdings abgewiesen.

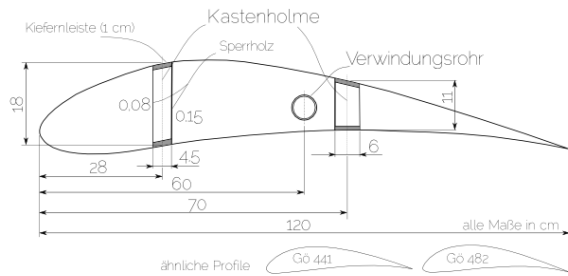
Beide machen sich anschließend per pedes und Anhalter auf den Weg in die preußische Provinz Pommern nach Stralsund, und haben letztlich bei Marinebaumeister a. D. und Chefkonstrukteur Gotthold Baatz von der Abteilung Seeflugzeugbau der *Luft-Fahrzeug-Gesellschaft m.b.H. (L.F.G.)* mehr Glück. Eine Rolle bei dieser positiven Entscheidung wird gespielt haben, dass August von Parseval zumindest direkt nach Gründung der *L.F.G.* in Charlottenburg im Jahre 1908 Teilhaber und später in deren Aufsichtsrat ist. Diese Gesellschaft verfügt über die Betriebsanlagen der beteiligten *Motorluftschiff-Studien-Gesellschaft m.b.H. (MStG)* in Bitterfeld. Dort werden jetzt die halbstarren *Parseval*-Luftschiffe gebaut und bald auch Seeflugzeuge (von Parseval beschäftigt sich spätestens seit 1909 auch mit 'Flächenflugzeugen' und konstruiert auch das erste Wasserflugzeug in Deutschland in Plau in Mecklenburg. Auf dem an die Stadt angrenzenden Plauer See gelingen damit im Oktober 1910 Ernst Blochmann und Wilhelm Hoff einige Wasserlandungen. Die Entwicklung des Amphibiums, dem nur Starts von Land gelingen, wird allerdings nicht fortgeführt).

Nach dem Verlust der später hinzukommenden Produktionsstätten der *Flugmaschine-Wright-Gesellschaft* in Johannisthal infolge eines Brandes im Jahre 1916 wird der Seeflugzeugbau der *L.F.G.* nach Stralsund verlegt. So beginnt nun dort der für den Verein kostenfreie Bau des Seglers. Dabei kann auf reichlich Aluminium zurückgegriffen werden, das beim Rumpf, dem Leitwerk und den Flügelenden Verwendung findet. Gespendet wird das Material von der *Carl Berg AG* Werdohl in Westfalen. Ein Hinweis darauf und der Name des Erbauers *L.F.G.* finden Platz auf dem Rumpf.

Die Entscheidung zur Teilnahme an dem gerade ausgeschriebenen Küstenflugwettbewerb fällt vermutlich erst in Stralsund. Die dortige Werft schickt selbst zwei Amphibiensegelflugzeuge (u. a. *Phönix 3*) mit den Piloten Wegener und Schnell zu diesem Wettbewerb.

Bauausführung

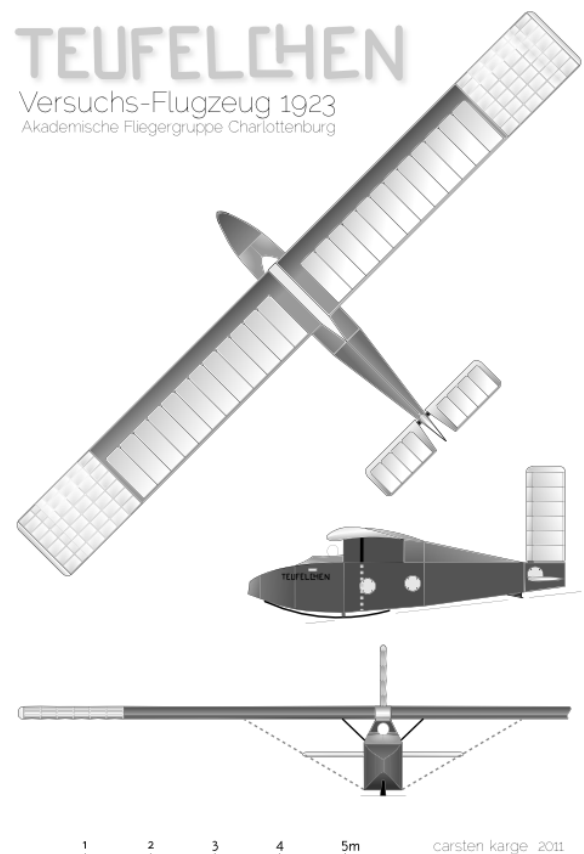
Der Segler ist auf einer überlieferten Blaupause mit *Versuchsflugzeug 1923* bezeichnet. Dieser Name ist wahrscheinlich in der Möglichkeit begründet, einige die Flugeigenschaften maß-



Schematischer Querschnitt des Tragflügelmittelteils nach einer Skizze Kurt Tanks



In den Dünen bei Rossitten während des Ersten Deutschen Küstensegelflug-Wettbewerbs 1923: Im Cockpit Erstflugpilot Georg Gillert im Gespräch mit Adolf Baeumker; rechts (nach rechts schauend) Edmund Pfister, gebückt Joseph Seppl Kutin (Beide waren neben Hermann Winter Konstrukteure der Charlotte).



Zeichnung auf Grundlage der im Akaflieg-Archiv vorhandenen Fotos: Gestrichelt ist die ungefähre Lage der alternativen Version der Tragflächenabstützung angedeutet. Die aerodynamische Verkleidung des Cockpits ist auf keinem der Fotos montiert zu sehen, allerdings einmal im Gras liegend, wobei ihre Form in etwa erkennbar ist.

geblich bestimmende Parameter variieren zu können. So kann das gesamte Tragwerk längs des Rumpfes verschoben, dessen V-Stellung verändert und die Verwindung der Außenflügel eingestellt werden. Im Jahr 1925 ist noch ein *Versuchsflugzeug 4* nachgewiesen, sodass auch denkbar wäre, dass der Verein diese Bezeichnung für seine noch nicht praktisch erprobten Fluggeräte wählt.

Der durch zwei Kastenholme gestützte mittlere Teil der Tragfläche ist in Rippenbauweise gefertigt, von der Flügelvorderkante bis zum ersten Holm beplankt und daran anschließend stoffbespannt. Im Gegensatz zur Konstruktionszeichnung, die eine komplett freitragende Tragfläche zeigt, weist der gebaute Flügel auf erhaltenen Fotos Abstreben in Richtung Rumpf auf. Diese finden sich auf anderen Abbildungen noch in einer modifizierten – das Tragwerk jeweils etwa in der Mitte der Halbspannweite abstützenden – Version.

Zur Profilierung der Tragfläche wird ein Querschnitt gewählt, der vermutlich aus dem Göttinger Profilkatalog stammt. Ähnlichkeiten bestehen mit dem Gö 441 und dem Gö 482, die Anfang der Zwanziger Jahre bei verschiedenen Flugzeugmustern Verwendung finden. Das Profil Gö 482 beispielsweise wird schon 1921 bei einem bahnbrechenden Flugzeugentwurf der Hannoveraner Akaflieg verwandt. Deren *Vampyr* revolutioniert die Segelflugbewegung und wird im Vorjahr von ursprünglich vorhandenen 'Hilfsflügeln' auf Steuerung durch Verwindung der Tragflügelhinterkante umgebaut.

Eine Quersteuerung durch Verdrehen der Tragflächen hat auch Tank vorgesehen. Allerdings verwirklicht er eine gelenklose Flächenverwindung der in sich verdrehbaren stoffbespannten Flügelenden. Deren Torsion geschieht durch ein 'Verwindungsrohr' aus Aluminium, das quer durch den gesam-

ten Mittelflügel verläuft.

Die als Pendelruder ausgeführten Steuerflächen des Höhen- und Seitenleitwerkes werden durch Gestänge angelenkt.

Unentdeckte Schätze?

Da das Flugzeug während seines für die Pionierzeit des Segelflugs durchaus langen Lebens auf mindestens drei bekannten überregionalen Wettbewerben - beim *Küstenflugwettbewerb* 1924 in der zeitgenössischen Presse gar als einer von drei „bekanntesten Typen“ bezeichnet - fliegt und somit eine kleine Öffentlichkeit genießt, besteht die Hoffnung, dass weitere Fotos existieren, die heute unbekannte Details illustrieren können.