

Rede des OSTIV-Präsidenten L. A. de Lange bei der WGLR-Tagung in München am 8. Oktober 1963

Herr Präsident, meine Damen und Herren!

Daß wir heute bei diesem feierlichen Treffen von Luftfahrtwissenschaftlern und Ingenieuren einen begabten deutschen Theoretiker, Forscher und Segelflieger ehren können, verdanken wir dem Vorstand der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt, der uns die Gelegenheit gegeben hat, die Überreichung der Herrn Dr. Richard Eppler verliehenen OSTIV-Plakette während der Eröffnungsfeier Ihrer Jahrestagung vorzunehmen.

Die gewaltige Entwicklung des Segelfluges wäre niemals möglich gewesen, wenn nicht die Flugpraxis vom Anfang an tatsächlich unterstützt worden wäre von systematischer wissenschaftlicher Forschung. Zur Exploration der mächtigen Energiequellen in der Atmosphäre, wie Thermik, Wellenaufwind und Strahlströmung war und ist das Segelflugzeug besonders geeignet wegen des Fehlens eines Triebwerkes, das die Strömung um ein Motorflugzeug doch immer stört wegen seines Leichtgewichtes und seiner Wendigkeit. Die Erschließung des thermischen Segelfluges zwang die Segelflugzeugkonstrukteure zu einem schweren Angriff auf den Widerstand, welcher zugleich mit dem Entstehen des Auftriebes auftritt, und damit zu einer Gestaltung des Segelflugzeuges, die den höchsten Grad aerodynamischer Verfeinerung erforderte.

Diese Arbeit ist nicht ohne Einfluß auf die Entwicklung des Motorflugzeuges geblieben: schöne Gestaltung des Rumpfes, wobei eckige Profiländerungen vermieden wurden, freitragende Tragfläche, flüssige, rund ausgekleidete Übergänge mit nach hinten größer werdendem Radius zwischen Rumpf und Tragflächen beziehungsweise zwischen Tragflächen und Motorgondeln zur Verringerung des Interferenzwiderstandes, Vermeidung oder Einziehung von vorstehenden Teilen und die Anwendung von spiegelglatten Hautoberflächen. Auch die Sorgfalt, welche auf das Instrumentarium der Leistungssegelflugzeuge verwendet wurde, übte einen günstigen Einfluß auf die Motorflugzeuge aus. Die Anwendung des Variometers in Verkehrs- und Militärflugzeugen ist dafür ein schönes Beispiel.

Es ist eindeutig, daß die Ergebnisse von wissenschaftlicher und technischer Forschung im Segelflug den Konstrukteuren von Motorflugzeugen vielmals Anregung gegeben haben, neue Wege im Flugzeugbau zu gehen. In diesem Zusammenhang will ich noch die Anwendung von Spoilern in modernen Düsenflugzeugen, wie in der französischen Caravelle, erwähnen, die ganz das Resultat der Forschung im Segelflugzeugbau ist. Der Segelflug hat aber noch eine andere, glückliche und wichtige Seite, von der aus er die Luft- und Raumfahrt beeinflusst. Viele junge Ingenieure und Wissenschaftler, die als Studenten beim Entwerfen und beim Bau von Segelflugzeugen in Begeisterung geraten sind für die Problematik im Flugzeugbau, finden ihren Weg zu der Industrie und zu den Forschungsanstalten für Luft- und Raumfahrt. Oft haben sie davor schon den Grundstein beim Modellflugzeugbau gelegt.

Es ist die Aufgabe der OSTIV, immer wieder stimulierende Aktionen zu unternehmen, um gerade die jungen Ingenieure

und Wissenschaftler anzutreiben, neue Wege im Segelflugzeugbau zu gehen und neue Forschungsquellen zu erschließen. Die OSTIV-Kongresse haben dabei den Zweck, einen Erfahrungsaustausch zu ermöglichen zwischen den Forschern in den vierundzwanzig bei unserer Organisation angeschlossenen Ländern.

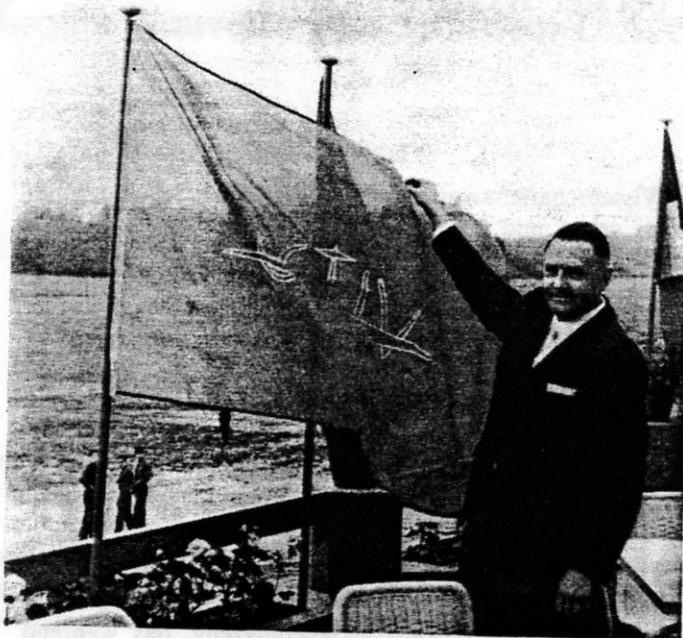
Die Schaffung einer Standard-Klasse für Segelflugzeuge durch die OSTIV im Jahre 1956 war gemeint als eine Anregung für Konstrukteure und Forscher, ein billiges, einfach zu betreibendes Segelflugzeug für Klubverwendung zu entwickeln, das, was Flugleistungen und Flugeigenschaften anbelangt, den teureren und größeren Segelflugzeugen der offenen Klasse nicht wesentlich unterlegen sein sollte. Um die Konstrukteure zu begeistern, wurde die OSTIV-Trophäe gestiftet für das beste Standard-Klasse-Segelflugzeug, das während der Weltmeisterschaften einer OSTIV-Jury zur Beurteilung vorgestellt wird. Die Aufgabe hat vollständig zum Erfolg geführt, wie die Resultate der Weltmeisterschaften in Leszno, Köln und Junin zeigten.



Präsident L. A. de Lange überreicht Dr. R. Eppler (links) die OSTIV-Plakette

Jetzt haben wir beschlossen, den Gedanken zu propagieren, eine «Mini-Standard-Klasse» zu schaffen, wobei die Spannweite nicht mehr als 12 oder 12½ Meter sein dürfte. Diese Aufgabe wird die Konstrukteure anregen, ganz neue Materialien anzuwenden, was unbedingt mit neuen Forschungsarbeiten verbunden sein wird.

In meiner Eröffnungsansprache zum 8. OSTIV-Kongreß in Köln habe ich erwähnt, daß meiner Ansicht nach die Zeit reif geworden ist für die Gründung eines Internationalen Zentrums für den Segelflug, wo die Ausbildungssysteme der verschiedenen Länder studiert und geprüft werden können, wo unter zweckdienlicher Leitung von Meteorologen und Segelflugehrern die jungen Menschen aus den verschiedenen Ländern theoretisch und praktisch die Ausnutzung der hochwertigen Energiequellen in der Atmosphäre – wie Wellenaufwind und Strahlströmung – erproben können, wo Studenten der technischen Hochschulen und junge Ingenieure



Mr. L. A. de Lange with the OSTIV flag, Varese 1964

gemeinsam an den Problemen des Segelflugzeugbaues arbeiten können. Nun, meine Damen und Herren, dieser Gedanke von damals ist schon teilweise verwirklicht: In Varese (Italien) haben wir das OSTIV International Gliding Research Institute gegründet. Unter der begeisterten und sachverständigen Führung Ihres Mitgliedes Dipl.-Ing. Hans Zacher in guter Zusammenarbeit mit Dipl.-Ing. Boris Cijan (Jugoslawien) wurde dort vom 2.-19. September dieses Jahres der erste Lehrgang mit Flugeigenschaftsuntersuchungen durchgeführt. Es hat mir viel Vergnügen bereitet, daß ich dabei Akafliieger aus Aachen, Braunschweig, München und Stuttgart begrüßen konnte. In Varese wurde auch noch der Grundstein gelegt für einen «Guide for Designers», ein Handbuch, geschrieben von Sachverständigen aus den verschiedensten Ländern, speziell gedacht als Führer für junge Segelflugzeugkonstrukteure.

Zur Ehrung von Wissenschaftern und Ingenieuren, die schon ausserordentliche wissenschaftliche oder technische Arbeit zur Förderung des Segelfluges geleistet haben, wurde im Jahre 1956 eine OSTIV-Plakette geschaffen. Nachdem im Jahre 1958 Dr. Joachim Kuettner und im Jahre 1960 Dipl.-Ing. Boris Cijan diese Plakette verliehen worden ist, hat der Vorstand der OSTIV dieses Jahr in Junin (Argentinien) aus den beantragten Kandidaten einmütig Dr. Richard Eppler gewählt.

Dr. Richard Eppler, geboren 1924 in Ulm, hat einen Namen bekommen als theoretischer und praktischer Aerodynamiker. Wie manche hervorragende Wissenschaftler und Ingenieure in Luft- und Raumfahrt hat er seine ersten Schritte in dieser Richtung vom Modellbau aus begonnen und über den Segelflug weitergeführt. Er erwarb das silberne Leistungsabzeichen und entwarf zusammen mit Dipl.-Ing. H. Nägele die Segelflugzeuge «Phönix» und «Kria». Seine frühen wissenschaftlichen Leistungen wurden schon in seinem 18. Lebensjahr durch Verleihung des Lilienthal-Preises anerkannt. Seine theoretisch entwickelten Profile, die er auch beim «Phönix» anwandte, sind in der ganzen Welt unter seinem Namen bekannt und werden überall benützt. Seine Arbeiten über den günstigsten Kreisflug und die beste Reisefluggeschwindigkeit haben den Segelflug befruchtet.

Mehrere vorzügliche Vorträge wurden von ihm auf OSTIV-Kongressen gehalten und in unseren Publikationen veröffentlicht. Als liebenswürdigen und hilfsbereiten Menschen haben wir ihn in unserer OSTIV-Familie immer sehr geschätzt. Über seine Rolle in der deutschen Luft- und Raumfahrt bei der Firma Bölkow brauche ich Ihnen als Holländer nichts zu sagen. Jedenfalls ist er wieder ein Beispiel dafür, dass ein begabter junger Mann aus dem Modell- und Segelflug Erfahrungen und Kräfte geschöpft hat, die der Luft- und Raumfahrt von Nutzen sind.

Herr Dr. Eppler, jetzt habe ich die Ehre und große Freude, Sie einzuladen, die OSTIV-Plakette 1963 in Empfang zu nehmen. Bevor ich dazu schreite, möchte ich der «Staatlichen Höheren Fachschule für das Edelmetallgewerbe» in Schwäbisch Gmünd meinen besten Dank aussprechen für die schöne Ausgestaltung der Plakette. Damit erhalten Sie, Herr Dr. Eppler, eine handwerkliche Frucht aus Ihrer schwäbischen Heimat.