

## OSTIV Plaque 1976 with Klemperer Award

The President of OSTIV, Mr. L. A. de Lange, presented at the Opening Ceremony of the XVth OSTIV Congress in Räyskälä, Finland, on 18 June, 1976, posthumously the OSTIV Plaque with Klemperer Award to Eugen Hänle, in appreciation of his noteworthy technical contribution to soaring flight. His widow, Mrs. Ursula Hänle, took delivery of the Plaque.

### Eugen Hänle: Mann der Tatkraft, der die schnellen und glatten Glasfaserkunststoff-Vögel aus der Taufe hob

Eugen Hänle war Flieger und Konstrukteur, ein Fertigungsmann mit Sinn für das Neue ebenso wie für das Detail. Sein Beitrag zur Entwicklung und Verbesserung von Kleinserien, seine Vorausahnung der FAI-15 m-(Renn-)Klasse sind allgemein anerkannt worden. Er wurde am 5. Oktober 1924 in Ellwangen geboren. Dass er Ingenieur werden wollte, wusste er schon früh auf der Realschule: Flugmodelle wurden gebaut, mit Schulgleitern machte er die ersten Flüge. Im Kriege wurde er aus seiner Dreherlehre heraus als Soldat eingezogen und erhielt eine Flugausbildung mit Kunstflugtraining bis zum Jagdflieger, ohne aber eingesetzt zu werden. Nach dem Kriege beendete er seine Dreherlehre, besuchte die Ingenieurschule in Esslingen und begann dann als Konstrukteur in einem Ingenieurbüro für Sondermaschinen. Nebenbei baute er vier Segelflugzeuge Hütter H 17 – noch aus Holz. Nachdem er 1955 geheiratet hatte, fing er zusammen mit Frau Ursula den Bau der Hütter H 30 an. Inzwischen war er aber zur Firma Allgaier übergewechselt, wo er für Prof. U. Hütter Windkraftwerksflügel zu bauen hatte. Dabei wurde das sogenannte HH-Verfahren entwickelt, das die Grundlage für die Konstruktion der Holme von GFK-Flugzeugen darstellte: Hier ging es ganz besonders um die Kräfteinleitung am Anschluss, bei dem die Glasfaser-Rovings um die Bolzenaugen geschlungen wurden. «Aus Faulheit, die komplizierten Holzholme zu bauen», wurden zu Hause die Holme seiner H 30 nach dem HH-Verfahren aus GFK hergestellt und damit der erste GFK-Holm moderner Bauart gefertigt. Die gewonnenen Erfahrungen verleiteten dazu, sich in einer alten Mühle in

Schlattstall selbständig zu machen, in der zunächst Rotorblätter für Hub-schraubertrainer, Bremsluftschrauben, aber auch Gebläseräder und Luftführungen sowie andere Teile für Kraftfahrzeuge, Verkleidungen für D-Zug-Wagen, Kühlturmlüfter und vieles andere aus GFK produziert wurde. So entstand die Firma Glasflügel (1957). Diese brauchte ein neues Gebäude, in dem dann die grösseren Serien von «Libellen» H 301, (rund 110 Stück) und Standard-Libellen (600) gebaut wurden. Eugen Hänle half nach Björn Stenders Tod dessen BS 1 weiter zu entwickeln und zu bauen. Mit neuen Erkenntnissen ging er danach an die vollständig eigene Konstruktion des «Kestrel», von dem rund 130 Stück bei Glasflügel mit 17 m Spannweite und in Lizenz in England weitere 100 mit 19 m entstanden. Die Glasflügel 604 mit 22 m kam dazu; für sie fertigte er auch gleich einen besonderen Transportanhänger mit arbeiterleichternden Aufrüst-Vorrichtungen. In die Zukunft wirkte er mit dem Entwurf der «Hornet» und «Mosquito». Er war schon 1963 mit der «Libelle» (15 m Spannweite mit Wölbklappen) für das sogenannte Rennflugzeug eingetreten, doch war die Zeit noch nicht reif für die Erkenntnis, dass eine neue Segelflugzeugklasse geschaffen werden müsse. Deshalb lag ihm der «Mosquito» – nachdem diese FAI-Klasse zugelassen worden war – sehr am Herzen. Doch mitten aus den Arbeiten am «Mosquito» riss ihn der Absturz mit seiner Schleppmaschine am 21. 9. 1975. Eugen Hänles Stärke lag in seinem grossen theoretischen Wissen, in seinen umfangreichen praktischen Erfahrungen beim Bau vieler Flugzeuge und Leichtbauteilen aus GFK, in seiner



Tüftelei und Beharrlichkeit. Er war es auch, der den Flugzeugführerraum sicher, übersichtlich und bequem gestaltete, der also auch an das «Innenleben» dachte. Er genoss deshalb weltweites Ansehen und wurde oft zu Rate gezogen. Andererseits verstand er zu kämpfen für die Rennklasse gegen grosse Widerstände, dazu verwirklichte er schon früh Ideen, die heute fast als selbstverständlich angesehen werden. Und doch war er immer bescheiden, ja fast zurückgezogen, wenn es um ihn selbst ging. Um etwas Gutes hervorzu-bringen, experimentierte er gern, und vieles wurde mehr aus Begeisterung als aus geschäftlichen Gründen durchgeführt. Deshalb finden wir bei ihm eine Vielfalt von Typen mit interessanten Details. Das ist der Grund dafür, dass er es nicht zu persönlichem Wohlstand brachte, obwohl er doch viele Lizenzen ins Ausland vergeben und fast 1000 Segelflugzeuge verkauft hatte.

Hans Zacher