

AUS NAH UND FERN

DEUTSCHLAND.

Die Zentralstelle für Flugsicherung, die auf Grund einer Verordnung vom 23. Juli 1927 den Flugsicherungsdienst im Reiche versieht und eine unter alleiniger entscheidender Verantwortung des Leiters stehende Behörde ist, hat ihre Geschäftsräume am 23. Januar 1928 nach Berlin W 9, Schellingstr. 2 II, verlegt. Fernruf: Kurfürst 6416/6417.

Wissenschaftliche Forschung in 7000 m Höhe. Im Rahmen der Arbeiten der Internationalen Kommission zur Erforschung der freien Atmosphäre und für die Unterstützung des Flugwetterdienstes durch Messungen aus höheren Luftschichten wurden in den letzten Monaten in Hamburg von der Deutschen Seewarte Flugzeugaufstiege durchgeführt, die wichtige Ergebnisse brachten. Zu den Versuchen, die in Höhen zwischen 6- bis 7000 m durchgeführt wurden, wurde ein Junkersflugzeug Type A 20 mit BMV IV-Motor benutzt. Flugzeuge und Motor haben sich voll bewährt. Das Flugzeug wurde geführt von den Piloten Krause und Neuhaus, während die Beobachtungen von dem Meteorologen Dr. Lohr vorgenommen wurden.

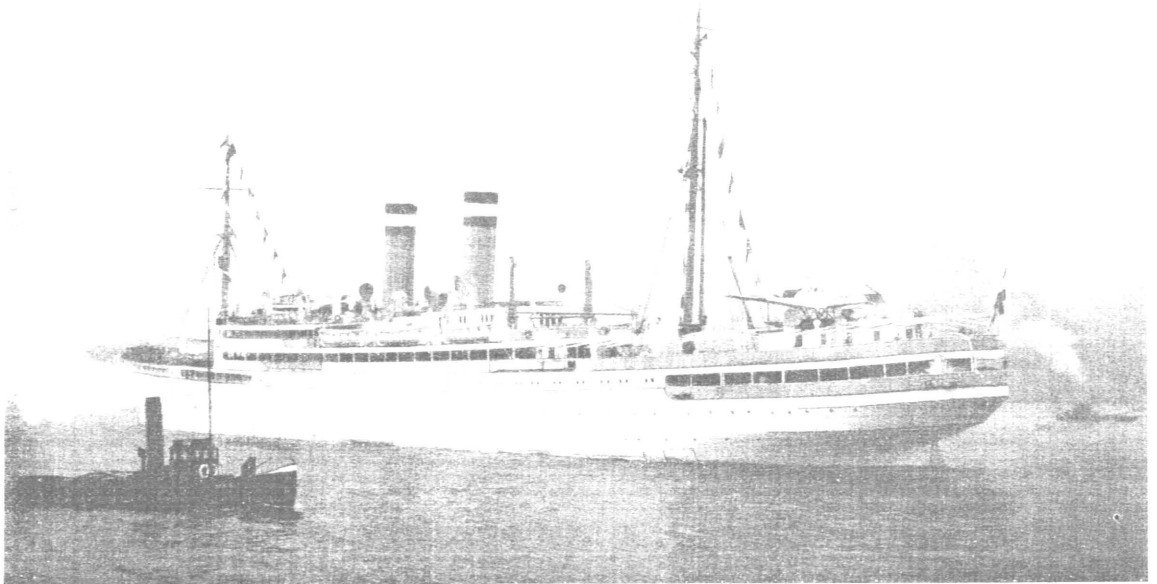
Die Flüge, bei denen Temperaturen bis -40° gemessen wurden, waren besonders für das Studium der Wolkenformationen sehr lehrreich, da die Flüge zum größten Teil durch ein und zwei Wolkenschichten führten. Die gewonnenen Temperaturregistrierungen ergaben an Hand der Synoptischen Wetterkarten bemerkenswerte Aufschlüsse über Aufgleit- und Abgleitflächen bei Wärmeverstößen und über Einbruchflächen bei Kälteeinbrüchen. Die Kälte in derartigen Höhen war so groß, daß bei 3 Flügen ein Vereisen der Instrumente im Beobachtersitz auftrat. In bezug auf das körperliche Befinden des Beobachters, der im Gegensatz zum Führer die Höhenflüge ohne Sauerstoff ausführte, war festzustellen, daß die Atemgrenze stark wechselt und daß sie im allgemeinen höher anzusetzen ist, als man bisher annahm. In Höhen über 6500 m stellten sich Anzeichen der Höhenkrankheit (Vergeblichkeit, Nachlassen des Beobachtungsvermögens) ein. Im allgemeinen konnten aber die Höhen von 6500 bis 7000 m ohne nennenswerte Beschwerden erreicht werden, wenn die Temperatur nicht zu niedrig war und keine körperliche Indisposition des Beobachters vorlag.

Die Versuche der wissenschaftlichen Flugstelle der Deutschen Seewarte werden fortgesetzt werden.

Neue deutsche Arbeit zum Raketenproblem. Der Professor der Technischen Hochschule Berlin-Charlottenburg, Dr. math. Georg Hamel, veröffentlichte unlängst in der „Zeitschrift für angewandte Mathematik und Mechanik“, Band 7, Heft 6, einen kurzen Auszug seines Vortrages auf der vorjährigen Mathematiker-Versammlung in Kissingen über das Raketenproblem. Verfasser untersucht den senkrechten bzw. geneigten Aufstieg der Rakete mit Annahme einer veränderlichen Luftdichte (Exponentialgesetz) und des in der Flugtechnik üblichen quadratischen Luftwiderstandgesetzes. Wegen der ersten Aufstiege unbemannter Raketen auf kleine Höhen (100 bis 200 km) wird Erdschwerebeschleunigung konstant angenommen (für größere Flughöhen nach dem Newtonschen Gesetz abnehmend). Die Höhe der irdischen Luftschicht mit noch in Betracht zu nehmender Luftdichte wird mit 7,5 km angesetzt. Zweck der Untersuchung ist die bei gegebenen Bedingungen (Raketenleermasse und Gasausstromgeschwindigkeit) zur Erreichung einer bestimmten Höhe nötige Kleinstbrennstoffmenge. Dieses praktische Minimum existiert tatsächlich und ist von technischer ausschlaggebender Bedeutung beim geplanten Bau erster unbemannter sogen. Registrierraketen mit in Andrucksschutzgeräten eingebauten selbstschreibenden meteorologischen Geräten. Die vollständigen Ausrechnungen werden zurzeit vom Assistenten Geh. Rat Prof. Cranz, Dipl.-Ing. Roßmann ausgeführt. Das Problem ist durch diese und andere Untersuchungen als prinzipiell gelöst zu betrachten; die Schwierigkeiten sind nun technischer Art (Raketenmotorbaustoffe), in welcher Richtung schon Versuche begonnen sind. Sy

Prof. Hocke und Raab-Katzenstein. Bekanntlich wurde vor mehreren Monaten in Adlershof ein Flugzeug (Kolibri) von Kern vorgeführt, das mit aufklappbaren Tragflügelenden versehen war. Durch diese Vorrichtung sollte die Maschine absturzicher sein. Die Versuche zeigten damals keine besonderen Ergebnisse. Neuerdings sollen die Arbeiten bei Raab-Katzenstein wieder aufgenommen werden.

Eine Fliegerschule in Düsseldorf. Die Raab-Katzenstein-Werke eröffnen demnächst in Düsseldorf eine Fliegerschule. Es handelt sich um die Verlegung ihrer Bonner Schule nach hier.



Der Hapag-Dampfer „Oceana“, der jetzt ebenfalls auf seinen Mittelmeerreisen eine Junker F 13 mitführt. (Die Maschine ist über dem Heck der „Oceana“ untergebracht.) Das Flugzeug wird wie bei den Reisen der Dampfer „Lützow“ und „Stuttgart“, von den Reisenden zu Rundflügen benutzt, wenn die Schiffe Auslandshäfen anlaufen.

Lichtbild: Hamburg-Amerika-Linie.