

Ich revolutioniere mit

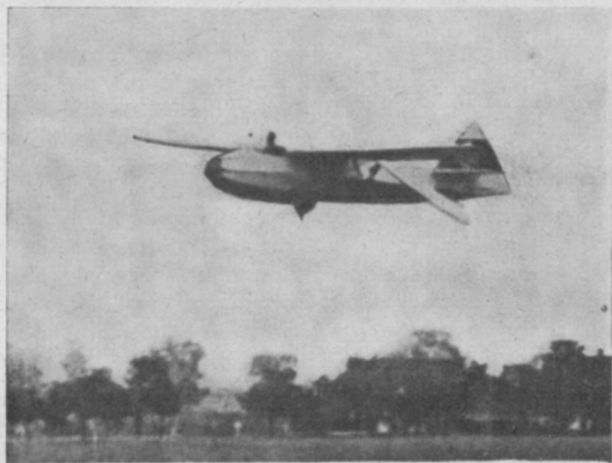
schlagenden Schwingen die Sportfliegerei!



Der im Folgenden veröffentlichte Brief spricht für sich. Wer bei Klemm war und den zu Beginn des Jahres 1939 in München entstandenen Kabinenhochdecker „Mücke“ kannte, der kennt auch den Verfasser der nachfolgenden Zeilen. Die WELTLUFTFAHRT aber will es sich zur Aufgabe machen, dafür zu sorgen, daß der vor 7 Jahren geborene Schwingenflug nicht vergessen und vielleicht zu dem wird, was der Erfinder voraussagt: Ein neuer Weg aus der Sackgasse der Sportfliegerei. Die Red.

Liebe Redaktion!

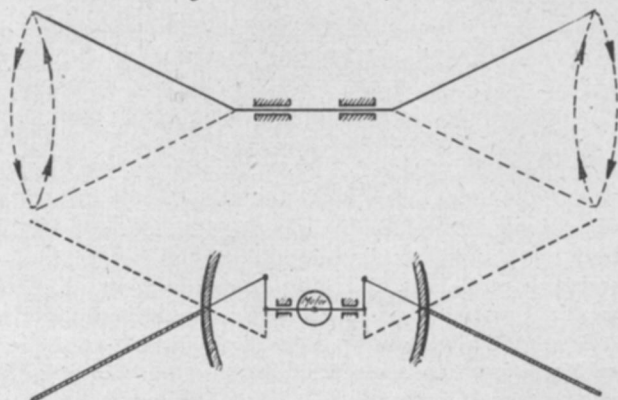
Seit Jahrtausenden mühen sich die Menschen um den Flug, um das mühelose Spiel mit den Winden im Auf und Ab der schlagenden Schwingen gleich ihrem uralten Vorbild, dem fliegenden Vogel. Seit Jahrtausenden opfern sie bis zum heutigen Tag nimmermüden Idealismus, Nervenkraft und nicht zuletzt große Summen in Versuch auf Versuch. Die Vernünftigen begnügten sich mit dem erreichten Ziel über den Umweg des Starrflüglers, die Unvernünftigen aber bastelten weiter in Werkstatt und am Zeichentisch, opferten Hab und Gut und konnten es nicht lassen, ihrem Vorbild nachzueifern. Doch wer hörte vom Erfolg? Waren die Nimmermüden wirklich auch die der Unvernunft Anheimgefallenen? Waren sie nicht Pioniere, die, verlacht vom Fachmann und Laien, verbissen um den Beweis ihrer Theorie zu kämpfen hatten? Sie haben Stein auf Stein zusammengetragen und es ist eine Groteske der Zeit, daß das Erreichte seit sieben Jahren im Schreibtisch schlummert, obgleich es doch



wert wäre, als ein Weltereignis gewürdigt zu sein: Der erste beamtete Schwingenflug der Welt gelang am 26. Juni 1942 auf der Schäferwiese in München-Leim.

Vor 30 Jahren begann ich mit meinen Versuchen und die mühseligen Wochen und Monate stehen mir altem 70jährigen Manne noch vor Augen als sei es gestern gewesen. 1932 erst brachte den Erfolg des freifliegenden Schwingenmodells. Die Versuche wurden auf den Boden verlegt. Ein Muskelkraft-Wagen konstruiert und an ihm der durch den Schwingenschlag zu erzielende Vortrieb gemessen. Tausend Rückschläge — ewige enfant terribles: Profil und Festigkeit! In zäher Arbeit war es gelungen, einen Vortrieb von 180 bis 200 kg zu erreichen. Das müßte genügen! Die Versuchsmaschine wurde gebaut: 120 Pfund schwer, 12,6 Meter Spannweite und da-

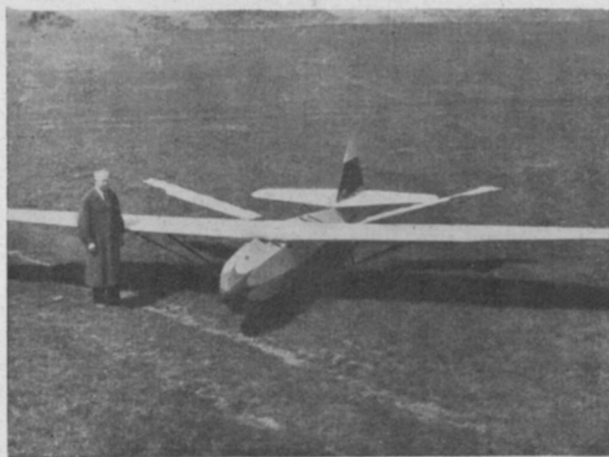
hinter die Schwingen mit je 3 Meter 20. Dann schleppten wir an der Winde auf 20 Meter Höhe. Die Schwingen begannen zu rotieren und die Maschine flog 900 Meter ohne jeden Höhenverlust. Das-



selbe anschließend noch einmal! Mit $\frac{3}{4}$ PS menschlicher Muskelkraft. Der Einbau eines 3 PS Sachs-Motorradmotors im Schwerpunkt brachte die nächste Ueberraschung: Einwandfreier Start, völlig ruhiger Flug und nach 15 Minuten glatte Landung. Reisedurchschnitt 60 km/h!

6 PS erhöhten die Reisegeschwindigkeit auf 80 km/h und mit nur 10 erreicht ein Doppelsitzer 100 bis 120 Stundenkilometer. Mit diesen unter Zeugen durchgeführten Flügen mußten die Arbeiten als „nicht kriegswichtig“ eingestellt werden. Aber vorher noch waren Flüge mit dem Grunau-Baby IIa mit schwingenden Außenflügeln erfolgreich. Es war erreicht... und gleichzeitig zu Ende.

Sind wir uns dessen bewußt, was es bedeutet, mit 3 PS starten und fliegen zu können? Auf 100 km Strecke nicht mehr als $1\frac{1}{2}$ Liter Brennstoff zu verbrauchen? Segeln zu können, wenn die Witterung



es erlaubt und doch nicht absaufen zu müssen, wenn der „Bart ab“ ist?

Ich bin heute alt, ob ich die Zeit noch erlebe, da in Deutschland wieder geflogen werden darf, weiß ich nicht. Noch niemand erhielt Einblick in meine Arbeit, aber ich halte es für innere Verpflichtung, für ihre Erhaltung Sorge zutragen, solange es nicht zu spät ist. Die Erprobung muß weitergeführt werden. Auch wenn heute tragender und vortreibender Flächenteil noch getrennt sind, so ist das Endziel der Entwicklung doch das reine Schwingenflugzeug. Ich kenne diesen Weg und bin bereit, ihn aufzuzeigen. Des Erfolges soll es nicht ermangeln. Die Schwingen werden den Sportflug revolutionieren!

Ihr

Adalbert Schmid.

With Flapping Wings, I Revolutionize Sport Flying

The following published letter speaks for itself. Associates of Klemm who in 1939 had the chance to see the developed high-wing "Mosquito" also knew the writer of the following letter. Weltluftfahrt (World Aviation) magazine however wants to make it its duty to ensure that the rocker flight born seven years before not be forgotten and perhaps becomes what the inventor had forecast: A new way of out of the sports aviation dead end.

The Editors

For thousands of years, men tried to simulate the flight of the birds, who, with very little effort, using the up and down movement, rocker flight, proved the ancient example, for men to use as a model. For thousands of years, these men sacrificed with never tiring idealism, new strength, and not least of all, large sums of money, in attempt after attempt up to today. The rational person was content with the achieved goal of the fixed wing aircraft, while the irrational person continued to tinker at the workbench and the drawing board, sacrificing house and property to emulate the birds' model. But who heard of success? Were those never-tiring people also irrational, unreasonable characters? Laughed at by specialists and laymen, weren't they pioneers, determined to fight to prove their theories? It seems grotesque that after building stone upon stone, that the success lay dormant in a desk drawer for the past seven years, even though it deserves to be recognized as an event of worldwide importance: the first manned ornithopter flight of the world was successful on the 26th of June 1942 on the sheep pastures of Munich-Leim.

Thirty years ago, I began my attempts, and the trying weeks and months seem to me, a seventy year old man, as if it were yesterday. The first success of free flying ornithopter models was in 1932. The attempts were done on the ground. A muscle powered wagon was constructed, and through it, the flapping wing propulsive force was measured. Thousand hurdles - eternal enfant terrible: profile and strength. The strength of 180 to 200 kg was reached after hard work. That ought to be enough! The experimental unit was built: 120 pounds in weight (german unit), 12.6 meters in wingspan, and behind that, behind that the flappers, each 3.2 meters. Then they dragged it to a height of twenty meters by winch. The flappers began to rotate and the machind flew 900 meters without losing height. The same, subsequently another time! With 3/4 PS (german horsepower) human muscle power. The installation of a PS Sachs motorcycle engine at the center of gravity brought the next surprise: a trouble-free start, a completely quiet flight, and after 15 minutes, a smooth landing. The average speed of flight was 60 km/h!

6 PS increased the average speed to 80 km/h and with just 10 PS, the double-seater reached 100-120 km-h. With these witnessed flights, the work was deemed not war-worthy. But just before, the flights with Grunau-Baby Ila with flapping outer wings were successful. It was reached... and at the same time, it was over.

Do we understand what it means, to start and be able to fly with 3 PS? At distance of 100 km, to use no more than 1.5 liters of fuel? Be able to fly, when the weather allows, and not abandon ship when the wind is unfavorable?

I am old today, but I do not know if I will see the day when flight will be allowed in Germany. Nobody has the insight of my work, but I consider my duty to keep this in focus before it is too late. The testing has to be continued. Even today when the flapping wing and fixed wing are divided, the future of development is pure flapping wing flight. I know this path, and I am ready to show the way. There will be no shortage of success. The flapping wings will revolutionize sport aviation.

Yours,
Adalbert Schmid