



R.K. 9 „Grasmücke“, das neue deutsche Leichtflugzeug. Die Raab-Katzenstein-Flugzeugwerke haben nach mehrmonatlicher Konstruktions- und Betriebsarbeit ein Leichtflugzeug herausgebracht (vergleiche „Der Flug“, 19. Jahrgang, Nr. 5, Seite 83), das als Doppeldecker gebaut ist. Das Flugzeug kostet den für einen Doppeldecker zurzeit unerreicht niedrigen Preis von nur 6900 RM., komplett mit Lufttüchtigkeitschein, ab Werk Kassel. Die Werke beschleunigen mit ihrer äußerst gesunden Preispolitik in der Flugzeugindustrie eine Entwicklung, die in der dem Werk befreundeten maßgebenden Automobilindustrie jahrzehntelanger Arbeit, Erfahrung und Konzentration bedurfte. Die erste Serie von 20 Stück soll sogar zum Einführungspreis von nur 5900 RM. pro Flugzeug verkauft werden.

Die technischen Einzelheiten sind folgende: Zentraler Rumpf zwischen Flächen, Sitze hintereinander, Doppelsteuerung, Doppeldecker, gestaffelt, freitragend mit Torsionsstielen.

Motor im Rumpfbügel auf Stahlrohrfundament unter Zwischenschaltung von Stoßdämpfern gelagert, auf Zugpropeller arbeitend. **Leitwerk** und **Ruder** mit normal elliptischer Umrißform, Höhenflosse einmal abgestrebt gegen Rumpf, Ruder unausgeglichen, Querruder am Oberflügel.

Werkstoff und Bauart des Rumpfes: Stahlrohrgerippe mit Rohrdiagonalen in den Bordrändern und Drahtauskreuzung in den wagerechten Ebenen, Stoffbespannung.

Werkstoff und Bauart der Tragflächen: Normal-Holzkonstruktion, I-Holme, Fachwerkspiere, Innenstiele und Randbögen, Duralrohr, Innenverspannung, Stahldraht.

Seitenverhältnis des Flügels: 1:7,5 oben, 1:6,7 unten. Einstellwinkel der Flügel oben: 0,5°, unten 1,0°. V-Stellung der Flügel 0°.

Werkstoff und Bauart des Leitwerks: Holzgerippe, stoffbespannt. **Fahrgestell und Sporn:** Normales Stahlrohr, Fahrgestell, Gummischnurfederung, Sporn aus Duralrohr.

Besatzung: Ein Führer und ein Fluggast bzw. Flugschüler.

Triebwerk: Motor: dreizylindriger Anzani, luftgekühlt; Motorleistung etwa 35 PS; Luftschaubenantrieb: direkt; Brennstoffbeförderung: natürliches Gefälle; Brennstoffunterbringung: Tank im Oberflügel; Brennstofffassung: 42 Liter.

Hauptabmessungen: Spannweite: oben 8960 mm, unten 8060 mm; Länge: 6850 mm; Höhe: 2300 mm.

Flächeninhalt und Gewichte:

Tragende Fläche	19,64 m ²
Rüstgewicht	250 kg
Zufüllung	200 kg
Vollgewicht	450 kg
Flächenbelastung	22,90 kg/Std.
Leistungsbelastung	12,8 kg/p. Std.
Leistungsbelastung	12,8 kg/p. Std.
Höchstgeschwindigkeit	etwa 120 km/Std.
Durchschnittsgeschwindigkeit	etwa 100 km/Std.
Landegeschwindigkeit	etwa 40 km/Std.
Flugdauer mit einer Füllung Brennstoff	4 Std.
Aktionsradius	etwa 400 km
Steigzeit auf 1000 m Höhe	etwa 13 Min.
Gipfelhöhe mit Vollast	etwa 3600 m

Die Flugeigenschaften der „Grasmücke“ sind vorzügliche. Vor allem hat das Flugzeug einen kurzen Start, gutes Steigvermögen und geringen Landungsauslauf und hohe Zuladung. Die „Grasmücke“ ermöglicht bei einem eigenen Gewicht von nur rund 250 kg eine Zuladung von rund 200 kg und ist doppelseitig zur Mitnahme eines Passagiers und Reisegepäck eingerichtet. Die Sitzanordnung ist bequem, und sowohl Führer als Gast können ohne Mühe einsteigen. Der Motor springt leicht an. Das geringe Gewicht ermöglicht leichten Transport der Maschine.

Das Flugzeug ist sparsam im Öl- und Betriebsstoffverbrauch. Man wird es selbst fliegen, und jedermann ist in der Lage, infolge der scharf durchgeführten Normung der einfachen Konstruktion der Zelle und der Unkompliziertheit des Motors wegen, auch etwa notwendige kleinere Handgriffe selbst zu verrichten und den Monteur zu sparen.

Die „Grasmücke“ ist mit Doppelsteuerung versehen. Ihre bereits erwähnten vorzüglichen Flugeigenschaften machen sie zum idealen Schulflugzeug, das vor allem auch den Halter in die Lage versetzt, den Privatflieger billig auszubilden.

Die untere Tragfläche ist durchgehend und stellt eine Fläche von 8x1,2 m dar für Reklamebeschriftung, die zudem infolge der Stellung nicht durch das Fahrgestell in der Reklamewirkung der Schrift nach unten gestört wird. Die D-Nummer findet an der oberen Tragfläche Platz. Auch die Seiten des Rumpfes eignen sich vorzüglich zur Reklamebeschriftung. Bei der immer zunehmenden Beliebtheit der Flugzeugreklame wird die „Grasmücke“ eine vielseitige Verwendung im Dienst der Reklame finden. Die Raab-Katzenstein-Flugzeugwerke stellen schon seit Jahren die überwiegende Mehrzahl aller Reklameflugzeuge.

Ausschlaggebend für den Erfolg der „Grasmücke“ auf allen Verwendungsgebieten wird aber neben den vorzüglichen technischen Eigenschaften der billige Preis von 6900 RM. sein, den die Werke sicher mit zunehmendem Umsatz noch weiter herabsetzen werden.

Es ist der deutschen Flugzeugindustrie wieder einmal als besonderes Verdienst anzurechnen, als Erste diesen Weg zur Schaffung eines billigen Allerweltsflugzeuges betreten zu haben.

(Nach Angaben der Raab-Katzenstein-Werke.)

Universität und Flugwesen. Eine begrüßenswerte Neuerung wurde in den Lehrplan der Medizinischen Fakultät der Universität Würzburg eingeführt. Im kommenden Sommersemester liest dort der Privatdozent für Physiologie Dr. med. et. phil. H. Strughold die Vorlesung „Flugphysiologie des Menschen“ für Mediziner, Flieger und Naturwissenschaftler. Derselbe Dozent hat seit längerer Zeit die systematische Bearbeitung der verschiedensten Fragen der medizinischen Luftfahrtforschung in Angriff genommen, gemeinsam mit dem Leiter der Würzburger Fliegerschule, dem Herrn Direktor Ritter v. Greim.

Neue deutsche Arbeit zum Raketenproblem. Nach einer Mitteilung von Herrn Ziolkowsky arbeitet der junge Berliner Mathematiker und Flugtechniker Robert W. E. Lademann — welcher in Kontakt mit den führenden Gelehrten Prof. Dr. K. E. Ziolkowsky in Rußland und Prof. Dr. Robert H. Goddard in den U.S.A. steht — zurzeit an dem praktischen Entwürfen von Registrierraketen und Rückstoßfliegergeräten zum Fluge in der Stratosphäre mit Überschallgeschwindigkeit! Die Rechnungen zeigten die mathematische und physikalische Möglichkeit eines solchen Antriebes. Eigenartigerweise widersprechen die Untersuchungen dieses Mathematikers dem berüchtigten Aufsatz über die „Unmöglichkeit der Weltraumfahrten“, von Geheimrat H. Lorenz, Prof. an der Technischen Hochschule Danzig. Man ist soweit, daß es nur noch eine Geldfrage ist.

ÖSTERREICH.

Über Österreich wurde und wird viel geschrieben: Vor und nach dem 15. Juli 1927. Und doch, dem echten Österreicher will es scheinen, daß die Wahrheit selten ehrlich gesucht und gefunden wird. Ganz besonders gilt dies dann, wenn es sich um Österreich und seine Luftfahrt handelt. Es ist fraglos richtig, daß vor Jahren Österreich eine bedeutende Rolle in der Entwicklung des Flugwesens gespielt hat, und es ist ferner richtig, daß wir heute über einen guten Stock hoffnungsvollen Nachwuchses an Flugtechnikern verfügen, der unserer Tradition gerecht zu werden vermag, sofern der Boden geeignet ist, zu ernten, wo gesät wurde. Es ist aber weiters Tatsache, daß die oft und wohl überall zu beobachtende Erscheinung, daß