

Das Raketen-Versuchsflugzeug, Type Storch, mit dem die ersten Starte versucht werden sollen

Gestaltung zu ermitteln wir im Begriff sind Die Oberleitung des Unternehmens liegt in den Händen Fritz von Opels, die Ob-sorge für die Einhaltung der Richtlinien im Sinne des Gesamtprojektes zur Verwirklichung des Raketenflugzeuges und späteren Weltraumschiffes beim Verfasser. Den pyrotechnischen Teil der Fortentwicklung des Raketenmotors bearbeitet Ingenieur Sander, für die technische Durchkon-struktion und Ausführung der Wagen ist Oberingenieur Volkhart verantwortlich.

Durch diese Arbeitsteilung steht zu hoffen, daß schon sehr bald der jetzige absolute Geschwindigkeitsweltrekord auf deutschem Boden gebrochen werden kann.

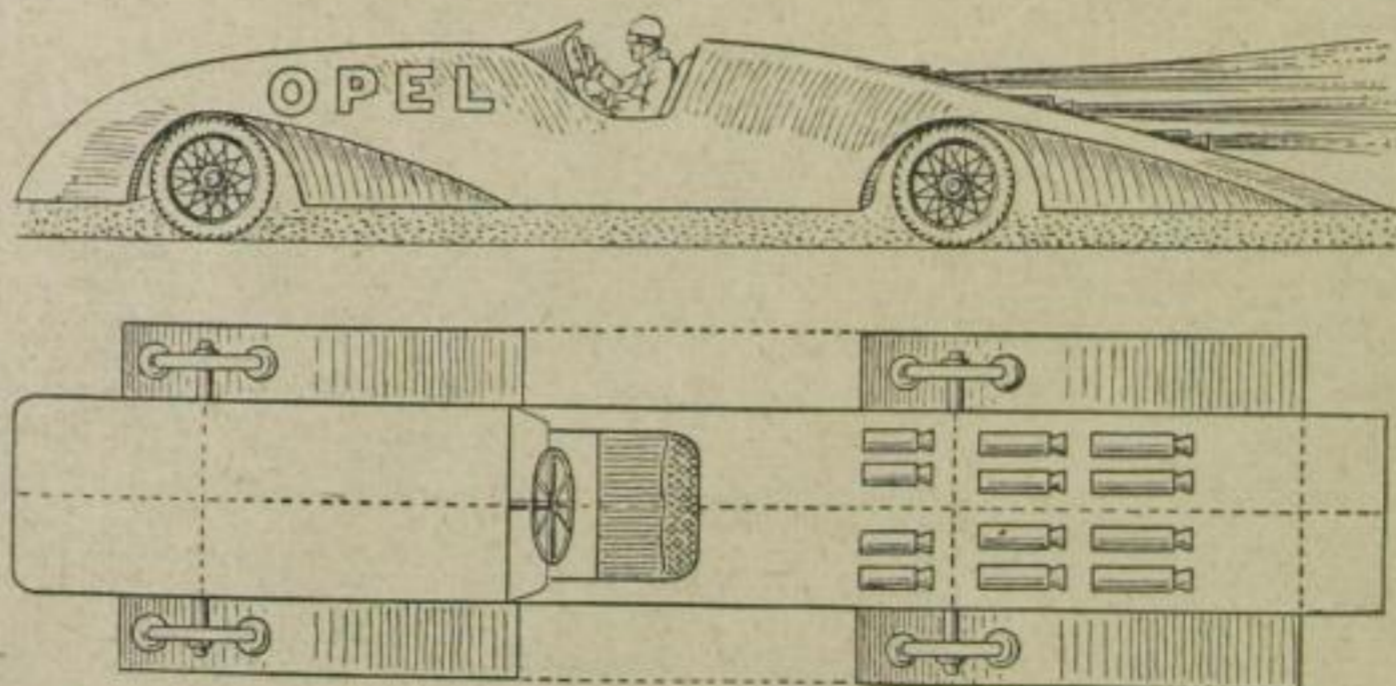
Freilich wird dies nicht auf der Avus oder einer anderen Rennbahn möglich sein, — die Vorführungen auf solchen können nur den Zweck haben, vor der Welt die Tatsächlichkeit, nicht die absolute Größe der raketenmotorischen Leistung zu beweisen sondern nur auf einer geradlinigen Schienenstrecke von entsprechendem Unterbau, deren Bereitstellung von der Reichsbahndirektion grundsätzlich bereits zugesagt ist.

Es erscheint uns durchaus nicht ausgeschlossen, daß mit entsprechend geformten Raketen-Schienenwagen ein Tempo von 500 — 600 Kilometern pro Stunde,

Es erscheint uns durchaus nicht ausgeschlossen, daß mit entsprechend geformten Raketen-Schienenwagen ein Tempo von 500 — 600 Kilometern pro Stunde,

vielleicht auf kurzer Strecke sogar eine Maximalgeschwindigkeit von 800 Stundenkilometern erreicht werden kann, denn tatsächlich haben die von Ingenieur Sander geschaffenen Höhenaufstiegsraketen, für sich allein genommen, bereits ähnliche Steiggeschwindigkeiten erreicht, und es ist nicht einzusehen, warum sie sich langsamer bewegen sollten, wenn sie in entsprechender Anpassung zum Antrieb eines Landfahrzeuges statt zum Freiaufstieg verwendet werden. Gelingt es später, zum Raketenmotor mit flüssigen Treibstoffen überzugehen — auch hier sind bereits vielversprechende Anfänge gemacht worden —, dann kann vielleicht auch der Einwand zweifelsüchtiger Gegner widerlegt werden, die unseren Versuchen jede praktische Bedeutung absprechen, indem sie sagen, daß Raketenwagen niemals zum Verkehr auf Landstraßen zugelassen werden können. Wäre es nicht vielleicht doch denkbar, Raketen-Schienenwagen mit einem fahrplanmäßigen Tempo von 500 Stundenkilometern auf besonders angelegten Gleisstrecken verkehren zu lassen?

Doch mag die Entscheidung darüber gestrost der Zukunft überlassen werden! Unsere eigene persönliche Ansicht ist heute die, daß das Reich des Raketenmotors nicht von dieser Erde ist, d. h. nicht auf diesem Erdboden und auch nicht einmal in den dichten Luftschichten nahe dem Meeresspiegel zu suchen ist, sondern in den ganz großen Höhen oben, in die hinaufzugelangen mit anderen motorischen Mitteln überhaupt niemals möglich sein wird. Es werden also auch alle unsere in den nächsten Monaten zu unternehmenden Versuche mit Raketen-



Der Raketen-Schienenwagen für Weltrekordgeschwindigkeit, nach der Konstruktion von Max Valier, an der die völlige Einhaltung des halben symmetrischen Tropfenprofils für den Haupttrumpf und die Radverkleidungen, und die der Stromlinienform des rückwärtigen Wagenendes angepasste gestaffelte Anordnung der Raketendüsen charakteristisch sind