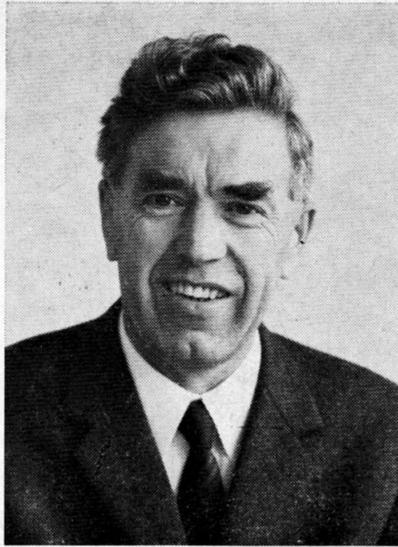


OSTIV Plaque 1970 with Klemperer Award

The President of OSTIV, Mr. L. A. de Lange, presented at the Opening Ceremony of the XIIth OSTIV Congress in Alpine, Texas, USA, on June 27, 1970 the OSTIV Plaque with Klemperer Award to **Prof. Dr.-Ing. Franz Xaver Wortmann**, in appreciation of his noteworthy scientific/technical contribution to soaring flight.



F.X.: Persönlichkeit und Profil

F. X. – welcher Segelflieger und Konstrukteur kennt diese Buchstaben nicht?! Sie sind das Kennzeichen für viele Profilserien und die Initialen des Vornamens eines Mannes, ohne den der Segelflug nicht so erfolgreich sein würde, wie er heute ist. Der Geist von Professor Dr.-Ing. Franz Xaver Wortmann fliegt überall in der Welt dort mit, wo Leistungen im Club oder Wettbewerben und wo Rekorde geflogen werden. Sein Jugendtraum war schon die Fliegerei – der heutigen Wirklichkeit hilft er durch neue Gedankenflüge.

F. X. Wortmann wurde am 24. September 1921 in Lette, Kreis Coesfeld/Westfalen, geboren. Er wuchs auf dem Gutshof seiner Eltern heran, machte 1939 sein Abitur in Münster in Westfalen, war anschließend im Arbeitsdienst und wurde 1939 als Soldat der Luftwaffe eingezogen. Bis zum Kriegsende war er Flugzeugführer und Beobachter. Nach seiner Entlassung aus der Gefangenschaft studierte er Physik an der Universität Münster und an der Technischen Hochschule Stuttgart, an der er 1950 sein Diplom machte. 1955 promovierte er mit einer Dissertation «Ein Beitrag zum Entwurf von Laminarprofilen für Segelflugzeuge und Hubschrauber», die seine wissenschaftliche Laufbahn bereits vorzeichnete. 1960 wurde er Dozent, vier Jahre später Wissenschaftlicher Rat und 1968 ausserplanmässiger Professor an der Universität Stuttgart. Wenn man heute nicht nur von Flügelprofilen redet, sondern auch von Trag-

flügelgestaltung, von widerstandsarmen Rümpfen, von Laminarhaltung der Grenzschicht und von Leistungssteigerungen der Segelflugzeuge, dann muss man die Ueberlegungen, die Messergebnisse und die Veröffentlichungen von F. X. Wortmann berücksichtigen. Er hat durch Modifikation bestehender Profile (z. B. Wortmann-Nase an der Ka-6), durch systematische Untersuchungsreihen und auch durch gezielte Entwicklung von Profilen für besondere Segelflugzeuge des In- und Auslandes (z. B. für die D-36 und die englische Sigma) entscheidend dazu beigetragen, dass die besten Gleitzahlen heute den Wert von 50 überschreiten. Seine Ergebnisse werden ihm meist aus den Händen gerissen. Das habe ich erfahren, als ich auf einem OSTIV-Kongress ein Wortmann-Manuskript vorgelesen hatte (er selbst war verhindert): die Datenblätter und Diagramme waren vorübergehend verschwunden und kamen erst zurück, nachdem sie viele Hände und wohl auch einige Kopiermaschinen passiert hatten.

Der Laminar-Windkanal des Instituts für Aero- und Gasdynamik der Technischen Hochschule Stuttgart, den er mit seinem Mitarbeiter und Freund Dipl.-Phys. Dieter Althaus entwickelt und stetig vervollkommen hat, hilft ihm bei der Lösung vieler Fragen, die mit der Verbesserung der Profile zusammenhängen. Wenn auch ein grosser Teil der gewonnenen Messergebnisse in den OSTIV-Publikationen niedergelegt ist und damit vielen zur Verfügung

steht, so wäre doch zu wünschen, dass bald einmal ein Katalog herauskäme, in dem die Koordination und Messergebnisse aller untersuchten Wortmann-Profile zusammengefasst wären. Aber leider ist es wohl so, dass die Forderungen, immer wieder Neues zu messen, stärker sind, als das Alte übersichtlich zusammenzutragen. Wer in die Zukunft wirkt, hat wenig Zeit, das Vergangene zu sichten!

Dass F. X. Wortmann auch noch Beiträge für andere Gebiete der Technik liefert, zeigen seine Patente, die sich auf Windschutzscheiben mit freier Durchblicköffnung oder auch auf geräuscharme Holzbearbeitungsmaschinen beziehen. Während seines USA-Aufenthaltes 1968/69, zu dem er von der Privatindustrie eingeladen wurde, beschäftigte er sich mit der Entwicklung von transsonischen Profilen für Hubschrauberrotoren, die heute erfolgreich fliegen. Diese Arbeiten sind ein Beispiel dafür, dass die geistige Übung an Segelflugzeugprofilen auch für andere Gebiete nutzbringend sein kann.

Seine fliegerische Betätigung ging vom jugendlichen Modellbauer über den Militärflugzeugführer bis zum späteren Segelflieger. Seine Flugzeugführerscheine sind jetzt zwar verfallen, und das Fliegen gehört nicht mehr zu den erstrangigen Steckenpferden, doch nimmt er noch gern die Gelegenheit wahr, segelzufliegen. So habe ich während des OSTIV-Kurses in Varese mit ihm einen fast zweistündigen Alpensegelflug am Campo dei Fiori gemacht, bei dem er den Bocian steuerte und von dem er als einem wunderschönen Flugerlebnis schwärmt. Seine Freizeit und Neigung gehört jetzt dem Falt-, mehr noch dem Segelboot. Daher kommt es wohl auch, dass er beim letzten OSTIV-Kongress ein «Segel»-Flugzeug-Projekt vorschlug, für das schon Windkanaluntersuchungen mit weichen Flügelhinterkanten vorgelegt wurden. Ob er wohl auch in den Segelbootbau Formgebungen und Konstruktionsgrundsätze einführen wird, die dort ebenfalls die Leistungen steigern werden?!

Der Theoretiker mit praktischem Sinn ist ein Bastler, der sich ein astronomisches Fernrohr baute; er schätzt im Zelten das einfache Leben, liebt den Wassersport und bleibt noch mit Herz und Seele Segelflieger. Nicht nur das Herz, auch der Mund ist auf dem rechten Fleck: seine Worte sind ziemlich direkt, kurz und genau – man versteht, was er sagen will. Und er hat viel zu sagen! So viele gute Ratschläge gab er den jungen Konstrukteuren, den Akaflieds. Sie bauten mit seiner Hilfe die berühmten Segelflugzeuge. Die Segelflieger, die Konstrukteure, die OSTIV verdanken ihm viel.

Hans Zacher