

NDB-Artikel

Klemperer, Wolfgang Flugzeugbauer, * 18.1.1893 Dresden, † 25.3.1965 Los Angeles.

Genealogie

V → Leon (1855–1917), aus Prag, stellv. Dir. d. Dresdner Bank;

M Charlotte Polak-Daniels (1866–1933);

Ov → Gustav (s. 1);

Vt → Viktor (s. 2);

- ♂ Wien 1932 Maria Nanette (* 1906), T d. Dr. med. Guido Engelmann u. d. Martha Duschnitz;

1 S.

Leben

K. verbrachte seine Jugend in Dresden. Schon als Gymnasiast bastelte er mit Freunden über 90 freifliegende Flugmodelle mit Gummimotor. Besonders beschäftigten ihn Eindecker in Entenform. In seiner Praktikantenzeit (1912/13) baute er mit Hilfe des Chemnitzer Vereins für Luftfahrt einen 2-sitzigen, mit einem 55 PS Sternmotor angetriebenen, Enten-Eindecker, der mehrmals geflogen ist. 1913 begann er an der TH Dresden sein Maschinenbau-Studium, das er wegen des 1. Weltkrieges 1915 unterbrechen mußte. Aus einem österreichischen Feldjäger-Bataillon meldete sich K. 1916 zur Fliegertruppe. Er wurde Offizier, war zunächst Beobachtungsflieger an der Front und wurde dann nach Wien versetzt, wo er im Fliegerarsenal bei der Einrichtung einer Zentrale für Einbauten in Flugzeuge seine erfinderische Gabe zeigte. Er entwickelte Kameraeinbauten, Meß- und Zielgeräte. Hier lernte er neben vielen deutschen und österreichischen Flugzeugkonstrukteuren auch den Aerodynamiker Theodor von Kármán kennen.

Nach Kriegsschluß beendete K. sein Studium 1920 in Dresden. Dann berief ihn Kármán als Assistent an das Aerodynamische Institut der TH Aachen, wo unter anderem bereits Blumenthal, Hopf und Trefftz arbeiteten. In der Flugwissenschaftlichen Vereinigung, der ersten akademischen Fliegergruppe, entwarf K. Segelflugzeuge. Mit einem selbstkonstruierten Eindecker gewann er 1920 mit einer Flugstrecke von 1,83 km den ersten Rhön-Segelflugwettbewerb und überbot damit den Weltrekord um 1 km. Damals führte er den Gummiseilstart ein. 1921 verbesserte er beim ersten Segelflug von der Wasserkuppe nach Gersfeld den Weltrekord im Dauerflug

von Orville Wright von 11 auf 13 Minuten und den im Streckenflug auf 5 km. K. erhielt das Segelflugabzeichen Nummer 1. Sein Verdienst war es vor allem, methodisches, wissenschaftliches Denken in die begeisterten Segelfliegerkreise hineingetragen zu haben. Während seiner Tätigkeit in Aachen schuf er die erste vollständige Theorie des Segelfluges, wobei er die verschiedenen Möglichkeiten der Energiegewinnung aus dem Wind in mathematischen Formeln erfaßte und den Gleitflug auf Grund der dynamischen Stabilitätstheorie darstellte.

1922 trat K. bei der Luftschiffbau Zeppelin GmbH Friedrichshafen als Leiter der Versuchsabteilung ein. Er führte hier die Fahrtmessungen am Luftschiff ZR III (LZ 126) aus, dessen Überführungsflug nach den USA er 1924 vorbereitete. Er entwickelte hierzu zahlreiche Meßinstrumente und ermittelte an Modellen in einem 3 m Windkanal die Luftkräfte und Steuerprobleme am Luftschiff im Flug und am Mast. Hierüber promovierte er 1924 bei →Kármán. Im gleichen Windkanal untersuchte K. 1922 als erster den Luftwiderstand an Automobil-Modellen.

K. ging 1924 zusammen mit einer Gruppe von Zeppelin-Ingenieuren als Versuchsleiter zur neugegründeten Goodyear-Zeppelin Corp. nach Akron, Ohio/USA, die die Starrluftschiffe „Akron“ und „Macon“ baute. Während dieser Zeit befaßte er sich auch mit Festigkeitsproblemen an Leichtbauträgern, Gerippen und Zellenkonstruktionen, die er theoretisch und experimentell löste, und wirkte auch im Segelflug weiter. 1936 ging K. – zunächst für 1 Jahr – zur Douglas Aircraft Corp. nach Santa Monica, Californien, um eine Druckkabine für Verkehrsgrößflugzeuge zu entwickeln, blieb dann jedoch fast 30 Jahre dort tätig. Er konstruierte eine Passagier-Druckkabine, wobei neben technischen auch physiologische Probleme zu lösen waren. Damals entstand sein neuartiges Meßinstrument zur mechanisch-optischen Ablesung eines zachsigen Spannungszustandes, das als „Tensorauge“ bekannt geworden ist. 1938 wurde K. Leiter der neuen Abteilung für Forschung und Produktentwicklung lenkbarer Flugkörper. Auch hier schuf er eine Fülle neuer Geräte und lieferte grundlegende Beiträge zur Navigation ferngesteuerter Flugkörper und zur Himmelsmechanik. Er entwickelte Analogmaschinen für die Flugbahnberechnung und baute die erste Meßwerte-Auswertungsmaschine. Für die Verkehrsfliegerei baute er Flugsimulatoren. 1958-65 lehrte er am California Institute of Technology in Pasadena.]

Auszeichnungen

Dr. techn. h. c. (TH Wien, 1957);

Ehrenmitgl. zahlr. Ges.

Werke

Ein Btr. z. Spaltflügelproblem, in: Zs. f. Flugtechnik u. Motorluftschiffahrt 12, 1921, S. 305-08;

Luftwiderstands-Unterss. an Automobil-Modellen, ebd. 13, 1922, S. 201-07;

Der motorlose Flug, in: Moedebecks Taschenbuch f. Flugtechniker u. Luftschiffer, 41923;

Die Luftkräfte am Luftschiiff n. d. Modellversuch, Diss. Aachen 1926;

Theorie d. Segelfluges, in: Abhh. a. d. Aerodynam. Inst. an d. TH Aachen 5, 1926;

Windkanalversuche an e. Zeppelin-Luftschiiff-Modell, ebd. 12, 1932, S. 56 ff.;

Erfahrungen mit Enten, in: Flugsport 20, 1928, Nr. 6, S. 107-15;

Soaring flight, in: Smithsonian Annual Report 1927, S. 221-41;

Luftschiiff-Meßtechnik, in: Wien/Harms, Hdb. d. Experimental-Physik IV, 1930, 3. T. Hydro- u. Aerodynamik, S. 133-208;

Making the wind be your motor, in: Nat. Aeronautic. Review 8, 1930, Nr. 4, S. 37-42;

Performance of Airships, in: Durand, Aerodynamic Theory VI, Div. R. 1936. -

DRP 248 070 (Explosionskraftmasch. mit kreisendem Kolben v. 1911).

Literatur

G. V. Lachmann, in: Zs. f. Flugwiss. 11.1963, S. 34-36 (P);

H. Ebner, in: Jb. d. Wiss. Ges. f. Luft- u. Raumfahrt, 1965, S. 538 f.;

ders., in: Luftfahrttechnik, Raumfahrttechnik 11, 1965, Nr. 6, S. 159;

Austroflug 15, 1965, Nr. 5, S. 26 (P);

Astronautica Acta 11, 1965, S. 217;

Pioniere d. Flugwiss., in: Zs, f. Flugwiss. 14, 1966, S. 540 f. (P).

Autor

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

Empfohlene Zitierweise

, „Klemperer, Wolfgang“, in: Neue Deutsche Biographie 12 (1979), S. 36-37 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
