



# Focke Windkanal

Er verbrachte dort einen Großteil seiner Zeit, bis seine Gesundheit die Arbeit nicht mehr zuließ. Am 25. Februar 1979 verstarb Henrich Focke nach einem erfüllten Leben in Bremen.



Seitdem geriet der Windkanal in Vergessenheit. Scheiben gingen zu Bruch, das Dach wurde undicht und eindringende Feuchtigkeit setzte sowohl dem Gebäude als auch der aerodynamischen Anlage arg zu. Erst 1997 wurde der Windkanal von Dr. Kai Steffen wiederentdeckt und mit Hilfe vieler Freunde und Förderer in den Zustand der beginnenden sechziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts zurückversetzt.



Heute ist das Fluglabor des Luftfahrtpioniers ein technisches Kulturdenkmal. Studenten der Bremer Hochschulen nutzen die Anlage für Ihre Forschungen und Besucher gewinnen interessante Einblicke in das Arbeitsumfeld eines der Väter der modernen Luftfahrt.



## Wir freuen uns auch auf Ihren Besuch!

### Anfahrt

Der Windkanal befindet sich im Garten des Gebäudes Emil-Waldmann-Straße 4. Da es in der Nähe nur wenige Parkplätze gibt, fahren Sie am besten mit Bus und Bahn zum Bremer Hauptbahnhof und gehen von dort zu Fuß.

## Öffnungszeiten und Eintrittspreise

Kostenlose Führungen beginnen jeden ersten Sonntag im Monat zwischen 12.00 und einschließlich 17.00 Uhr zu jeder vollen Stunde.

Weitere Öffnungszeiten und Sonderveranstaltungen finden Sie im Internet unter [www.Focke-Windkanal.de](http://www.Focke-Windkanal.de).

Sonderveranstaltungen und Besuche von Gruppen mit mehr als 8 Personen stimmen Sie bitte mit uns ab:

[Termine@Focke-Windkanal.de](mailto:Termine@Focke-Windkanal.de)

### Unterstützung / Spenden

Der Förderverein freut sich über alle Informationen zur Geschichte des Bremer Flugzeug- und Hubschrauberbaus in Film, Bild, Text und Ton.

Auch finanzielle Unterstützung ist willkommen:

*Focke-Windkanal e.V.*

*BLZ 290 501 01 - Sparkasse in Bremen*

*Konto 1706 1979*

Auf Wunsch werden Spendenbescheinigungen ausgestellt



Nur wenige Zuschauer waren anwesend, als an einem Sommermorgen des Jahres 1936 ein fragiles Rohrgestell senkrecht vom Neuenlander Feld abhob und minutenlang frei in der Luft schwebte. Der erste Hubschrauberflug der Welt war eine stille Sensation und persönlicher Triumph Henrich Fockes.



Prof. Henrich Focke (1890-1979)

Von Kind an hatte er sich für das Fliegen begeistert und kurz nach 1900 mit seinen Jugendfreunden die ersten Flugmodelle und Gleiter gebaut. Diese wurden am Osterdeich und an den Uferhängen der Lesum getestet.

Seit dem Bau der ersten Motorflugzeuge 1909 diente der damalige Exerzierplatz und heutige Bremer Flughafen "Neuenlander Feld" als Startbahn. Die ersten Flugmaschinen mit 8 PS wurden ihren Namen allerdings noch nicht gerecht, sie konnten nur am Boden rollen und kurze Luftsprünge vollbringen. Dies änderte sich aber bald: 1912 legte die A5 mit 50 PS mehrere hundert Meter in der Luft zurück.

Auch wenn der 1. Weltkrieg nach 1914 eine mehrjährige Entwicklungspause erzwang,



Weitere Informationen unter: [www.Focke-Windkanal.de](http://www.Focke-Windkanal.de)

A5



konnten Focke und seine Freunde bereits 1921 die A7 als erstes offiziell zum Luftverkehr zugelassenes Bremer Verkehrsflugzeug fertigstellen.

A16



Seit 1924 baute Focke-Wulf Flugzeuge in Serie: Die A16 war für den Inselflugdienst konzipiert, bot

Platz für 4 Personen und wurde in einer für damalige Verhältnisse großen Stückzahl von 22 Exemplaren gefertigt. Drei Jahre später startete auf dem Neuenlander Feld das erste Großflugzeug, die sechzehnsitzige Möve. Focke verkaufte diese unter anderem als Wetterflugzeug und fliegendes Photolabor. Im selben Jahr stellte er das

Experimentalflugzeug F19 Ente vor, dessen am Bug befindliches Höhenleitwerk diesem sowohl ein markantes Aussehen als auch eine überragende Flugstabilität verlieh.

F19 Ente



FW61



1933 widersetzte Focke sich dem Bau von Kampfflugzeugen in seinem Flugzeugwerk. Daraufhin drängten die Nazis ihn aus seiner eigenen Firma

und er beschäftigte sich fortan mit der Entwicklung von Drehflüglern. Am 26. Juni 1936 startete die von ihm konstruierte FW61 als erster voll steuerbarer Hubschrauber der Welt und überbot bereits bei den ersten Probeflügen sämtliche damals gültigen Weltrekorde!

Nach dem Krieg arbeitete der Flugpionier zunächst in Frankreich, kehrte aber 1948 nach Deutschland zurück, um in Wilhelms-

Stromlinienbus



haven leichte und schnelle Stromlinienbusse zu entwickeln. Dort gründete er eine *Flugzeugbau-Förderungs-Gesellschaft*, die den im Nachkriegsdeutschland noch verbotenen Flugzeugbau vorbereiten sollte.

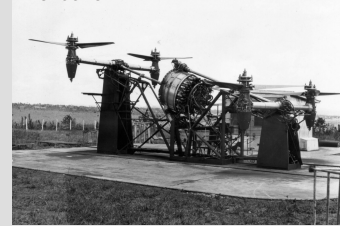
Als ihn die Brasilianische Regierung 1951 um die Entwicklung von Hubschraubern bat, sagte er zu und flog mit einigen engen Mitarbeitern nach Südamerika. Dort konstruierte er den großen, vierrotorigen Flugschrauber *Heliconair* und den kleineren *Beija-Flor*. Letzterer flog ohne Elektronik in allen Flugzuständen stabil; eine bis heute bei Helikoptern äußerst selten erreichte Eigenschaft.

Parallel dazu arbeitete Focke wieder in Bremen, wo der Automobilfabrikant Borgward mittels eines Volkshubschraubers den Verkehr von den bereits damals überfüllten Straßen in die dritte Dimension erheben wollte.

Zwei flugfähige Hubschrauber wurden gebaut und getestet. Bedingt durch den Konkurs Borgwards im Jahre 1961 fand die Flugabnahme vor dem Luftfahrtbundesamt nicht mehr statt. Die serienreifen *Kolibris* kamen als Übungsobjekte zur Bremer Flughafenseuerwehr. Nur wenige Fragmente überstanden die Flammen und sind heute in Luftfahrtmuseen zu besichtigen.

Mit dem Untergang Borgwards endet die Geschichte der von Focke entwickelten Luftfahrzeuge, doch Bremen entwickelte sich dank seines Wirkens in den Pionierjahren der Fliegerei zu einem der bedeutendsten Standorte der europäischen Luft- und Raumfahrtindustrie.

Heliconair



Beija Flor



Focke-Borgward Kolibri



Windkanal 1997



Windkanal im Bau 1960



Zum Zeitpunkt der Pleite Borgwards war Focke bereits 71 Jahre alt und wollte sich auch als "Flugpionier im Ruhestand" weiterhin den ungelösten Problemen der Aerodynamik widmen.

Daher beschloß er bereits Ende der 50er Jahre die Einrichtung eines privaten Fluglabors nahe des ersten Focke-Wulf-Büros in der Lönningstraße. Aus einer ehemaligen Tischlerei ent-

stand mit einfachsten Mitteln der heute noch erhaltene Windkanal. Dünnes Sperrholz, Leisten, Pappe und Blumendraht waren Materialien, die ernstzunehmende wissenschaftliche Arbeit ermöglichten. Sogar den Propeller der 19 PS starken Windmaschine fertigte Focke eigenhändig an. Er erlaubte Windgeschwindigkeiten bis zu 70 km/h.

Viele Detaillösungen zeugen von der Kreativität und aerodynamischen Kompetenz des Flugpioniers: Beispielsweise wird die Strömungsqualität in dem 1 x 2 m großen Meßquerschnitt selbst den Anforderungen heutiger Wissenschaftler gerecht.

Focke ging die Sicherheit des Fliegens über alles. In seinem Windkanal untersuchte er unter anderem das Stabilitätsproblem des Hubschraubers und die Langsamflugeigenschaften verschiedener Tragflächen.

Grundriß des Focke Windkanals

