

Schwerin, d. 20.03.03

Pressekonferenz zum 'Flettner-Projekt' am 20.03.03 in Schwerin

Zur Ergänzung des Sozial- und Pädagogik-Konzeptes in Verbindung zum Flettner-Projekt, seien im folgenden die technischen, ökologischen und ökonomischen Hintergründe dieses Events dargestellt.

Ein um 1850 von Prof. Magnus entdeckter Strömungseffekt am glatten Zylinder führte 1924 zum Bau eines Frachtschiffes mit zwei Antriebsrotoren, die den 'Magnuseffekt' bereits sinnvoll zum Schiffsantrieb nutzen konnten.

Dennoch berichtete die 'Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung' vom 12.Mai 2002:

**"DAS SEGELROTORSCHIFF" IST REINSTE PHANTASIE:VERTIKAL DREHBARE SÄULEN SOLLTEN DIE KRAFT DES WINDES ZUM ANTRIEB DER SCHIFFSSCHRAUBE NUTZBAR MACHEN.**

Für ein Schiff, das immerhin einige Jahre im Atlantik und im Mittelmeer herangefahren ist, bedeutet "reinste Phantasie" wohl den höchsten Grad journalistischer Inkompetenz und Ignoranz, den man sich vorstellen kann!

Denn wieso sollte der Wind einen glatten Zylinder zur Drehung bewegen und dann noch ein großes Frachtschiff über die Meere befördern ?

Um diesen Unsinn endlich zu korrigieren durch jederzeit vorführbaren und nachmeßbaren Flettnerbetrieb eines kleinen Modellbootes habe ich ein altes Kutterboot beschafft. Es soll in Kürze mit zwei Flettnerrotoren ausgestattet und (auch bei äußerer 'Windstille') angetrieben werden.

Dies ist nur möglich, wenn man - einigermaßen - kapiert hat, worum es sich beim sog. 'Magnuseffekt' handelt und wieso man auch in anderen 'Maschinen' diesen 'Tornado-Effekt' nutzen kann und nutzen sollte.

Gegenüber einer normalen (Flugzeug)Tragfläche hat ein solcher Flettner-Rotor einen 7-fach besseren 'Auftrieb' - und gegenüber einem guten Segel auf Schiffen einen 10-fach besseren(!) - sodaß eine solche 'Windmaschine' eigentlich ein 'Unweg' bedeutet hin zu kleineren Energiewandlern als 'Heimkraftwerke' für den dezentralen Anwender.

Dennoch werde ich das Boot nicht 'Unweg II' taufen - 'Unweg I' war das Flettner-schiff von 1924 - sondern 'Übergang II' - zur Darstellung allgemeiner Energiewandler von Molekularbewegungen in Gasen(Luft) und Flüssigkeiten.

In der Physik - und Technik - ist die Effizienz etwa einer guten Wärmepumpe heute bekannt mit ca. 350% der eingesetzten Primärenergie. Aus dem 'Raum' wird dabei Wärme - also Molekularbewegung - 'ausgekoppelt' zur Nutzanwendung.

Nichts anderes geschieht an der Oberfläche der Flettner-Rotorzylinder, bei denen der Effekt ebenso wie an Tragflächen - und normalen Segeln - durch Sog im (Luft)Wirbelfeld hervorgerufen und genutzt wird.

Welche geradezu grotesken Energiemengen in einem 'normalen' Naturtornado freigesetzt werden, muß an dieser Stelle nicht näher ausgeführt werden. Immerhin schätzt man den potenziellen Energieinhalt eines 'ausgewachsenen' Tornado's in der Natur

auf ca. 400 bis 500 Wasserstoffbomben-Energie !

Und dies ebenfalls nur durch Energieumwandlung der sonst chaotischen Luftmolekül-Bewegungen - ca. 2-fache Schallgeschwindigkeit - in geordnete und gerichtete Sogströmungen, die am Segel und an Tragflächen ebenso seit Jahrzehnten zum 'Vortrieb' von Wasser- und 'Auftrieb' für Luftfahrzeuge dienen und für Jedermann alltäglich erscheinen.

Beim Flettner-Rotorsystem ist nun aber der Effekt noch 10-mal höher als bei einem 'gewöhnlichen' Segel - gemessen in zahlreichen Windkanal-Versuchen in aller Welt - sodaß nunmehr die Zeit gekommen ist, an einer 'Flettner-Replik' die phantastischen Möglichkeiten deutlich zu machen, Energiemengen auch im privaten Bereich anwenden zu lernen, die (fast) kostenlos in der Natur zur Verfügung stehen und natürlich Ölkriege völlig überflüssig machen.

Die wissenschaftliche Begleitung dieses Projektes ist zwar angeregt worden, für das Ergebnis des Experimentes jedoch nicht erforderlich und vielleicht sogar hinderlich, wenn nur auf überalterte Erklärungsmodelle bei der Beurteilung zurückgegriffen wird - wie bei der Uni Rostock verschiedene Professoren bereits angedeutet haben.

Jedermann(frau) kann selbst am Boot im Betrieb beliebig messen und rechnen, man wird dabei kaum auf eine Effizienz unter 1000 % kommen, was der 'Raumenergieauskopplung' einen großen Fortschritt ermöglichen wird.

Dabei muß der 'auslösende' Wind durchaus nicht nur 'von außen' kommen, wie Flettner und verschiedene Nachfolger immer postuliert haben und bei 'Windstille' daraufhin meinen, nicht segeln zu können, sondern beim hiesigen Projekt wird auch bei (äußerer) Windstille gefahren und 'gesegelt', denn der 'Wind' wird am drehenden Rotor selbst erzeugt !

Der 'äußere Wind' ist dann nur ein zusätzliches 'Antriebsmittel' ohne grundsätzliche Bedeutung.

Da 'Hoch-am-Wind' gesegelt das Rotorschiff bereits bei nur 5-Grad gegen den 'anstehenden Wind' aufgekreuzt werden kann, wird bei Wettbewerben das Rotor-Segelschiff sämtliche Vergleichsregatten gewinnen können und allein dadurch dem Prinzip des Walzensiegels weiter helfen !

Es wird interessant sein, was Presse, Rundfunk und Fernsehen aus diesen Fakten auch aus Unverständnis an 'verbogenen' Nachrichten produzieren wird, es lassen sich allerdings die 'erfahrbaren' Ergebnisse dadurch nicht ändern oder abtöten.

Schwerin am 20. März 2003

  
.....  
gez. R.Höndorf