

# Fritz macht die Fliege



*Hoch hinaus: In Frankfurt bob die RAK 1 ab und schaffte zwei Kilometer. Wer den Nachbau sehen möchte, kann dies in Rüsselsheim tun – er hängt im Ausstellungsraum von „Opel Live“*



1929 hebt Fritz von Opel ab. Und wie. Er fliegt zum ersten Mal mit einem Raketenflugzeug. Jetzt wurde die RAK 1 von damals originalgetreu nachgebaut. Jan Hetebrügge über die Abenteurer der Lüfte von einst und das wieder lebendig gewordene Flugzeug von heute.



*Mutiger Mann:  
Fritz von Opel kurz  
vor dem Start*



*Feuer frei: Statt echter Raketen qualmen hier nur „Rauchbomben“*

**J**etzt habe ich so etwas wie Herzklopfen. Es ist wenig Fernsicht. Ich muss mitten in den Dunst hinein starten. Ich zögere noch ein wenig und spüre die ungeheure Spannung, die mich befällt. Ich halte den Atem an und gebe Zündung. Ein gewaltiger Druck presst mich nach hinten. Ich fühle, wie die Maschine los rast und sich aufbauen will. Ich spüre im Fauchen der heulenden Ladung, wie Rumpf und Flächen unter

dem ungeheuren Andruck brechen wollen.

Ein kurzer Schlag, und die Maschine schießt frei in die Luft. Der betäubende Druck lässt nach. Ich kann wieder atmen. Ich bin wieder Herr meiner Selbst. Ich zünde und nehme die Maschine scharf hoch, sie steigt wie von Riesenkräften bewegt. In der großen Geschwindigkeit höre ich kaum ein Geräusch, nur ein fernes, gleichmäßiges Brausen. Die Landschaft rast

unter mir durch. Es ist wunderbar, so zu fliegen, von nichts anderem getrieben als von Feuergasen, die mit 800 Stundenkilometern den Düsen entströmen.“

So schildert der Pilot des ersten bemannten Raketenfluges in den „Leipziger Nachrichten“ seine Emotionen, als er sich von elf Feststoffraketen in den Himmel katapultieren lässt. Sein Name: Fritz von Opel, Enkel des Firmengründers Adam Opel.



*Zeiggenosse: Der 4/18 PS wurde von 1928 bis 1930 gebaut; er hat einen 1-Liter-Vierzylindermotor*

In die Luft geht er am 30. September 1929 auf dem Frankfurter Rebstockgelände. Zahlreiche Zuschauer und Journalisten verfolgen gespannt das Treiben um eine 18 Meter lange Katapult-Startanlage. Um viertel nach acht schnallt sich Fritz von Opel im engen Cockpit fest. Kurz danach rast das kleine Flugzeug in einem Meter Höhe über die Schienenbahn, hebt kurz ab und – schlittert über die Wiese.

Die Raketen zündeten erst, als der Flieger – glücklicherweise sanft – wieder gelandet war. Beim zweiten Versuch wiederholt sich das Missgeschick.

Der dritte Anlauf. Doch wieder versagt die Zündung. Friedrich Wilhelm Sander, der Raketenhersteller aus Wesermünde, kann jetzt nur noch elf anstatt der 16 eingeplanten Feststoffraketen nachladen. Zudem ist die für den Zündvorgang verwendete Taschenlampenbatterie zu schwach. Kurzerhand lässt Fritz von Opel einen leistungsstarken Akku aus Frankfurt heranschaffen. Denn noch hat er eine Chance. Die will er nutzen.

Mittlerweile ist es halb vier. Diesmal verlässt die Maschi-

ne mit über 100 Stundenkilometern den Schlitten, der auf dem Katapult von zwei höhlengebohrten Seelenraketen beschleunigt wird. Feuer speiend rast die Opel Sandor RAK 1 mit einem weißen Rauchschweif über das Flugfeld. Der Pilot zündet zwei weitere Raketen für den Horizontalflug in 20 bis 30 Metern Höhe. Keine anderthalb Minuten sind vergangen, da versagt die Zündung erneut. Fritz von Opel muss die Landung riskieren, bleibt jedoch an einem Straßendammbänken.

*Kraftquelle: Im Heck der RAK 1 sorgten 16 Raketen für ordentlich Schub. Jede Rakete hatte einen Durchmesser von zwölf Zentimetern*



Foto: Jochem Faber/Jean-Henri Rogge (3)



*Gute Verbindung:  
Metallverstreibungen  
vom Flügel und  
Leitwerk finden im  
Rumpf festen Halt*

*Harte Schale:  
Der nur 3,50  
Meter lange  
Rumpf besteht  
aus Holz. Innen-  
drin kauerte  
der Pilot, im  
Heck saßen die  
Raketen*



*Leitwerk: Gesteuert wurde über  
Seilzüge und Rollen. Die ur-  
sprüngliche Aufschrift „Hatry“,  
Hinweis auf den Konstrukteur,  
löschte Fritz von Opel später; die  
beiden hatten sich zerstritten*

„Projekt RAK – Das Raketenzeitalter begann in Rüsselsheim“. Jahrelang hat Filthaut die Geschichte der explosiven Technologie recherchiert und sprach dabei auch mit dem Mannheimer Julius Hatry, der die noch im Bau befindliche Opel Sander RAK 1 an Fritz von Opel verkaufte. Die Bilder auf diesen Seiten zeigen die nachgebaute RAK 1 in ihrem ursprünglichen Zustand mit dem Schriftzug auf den Seitenröhren.

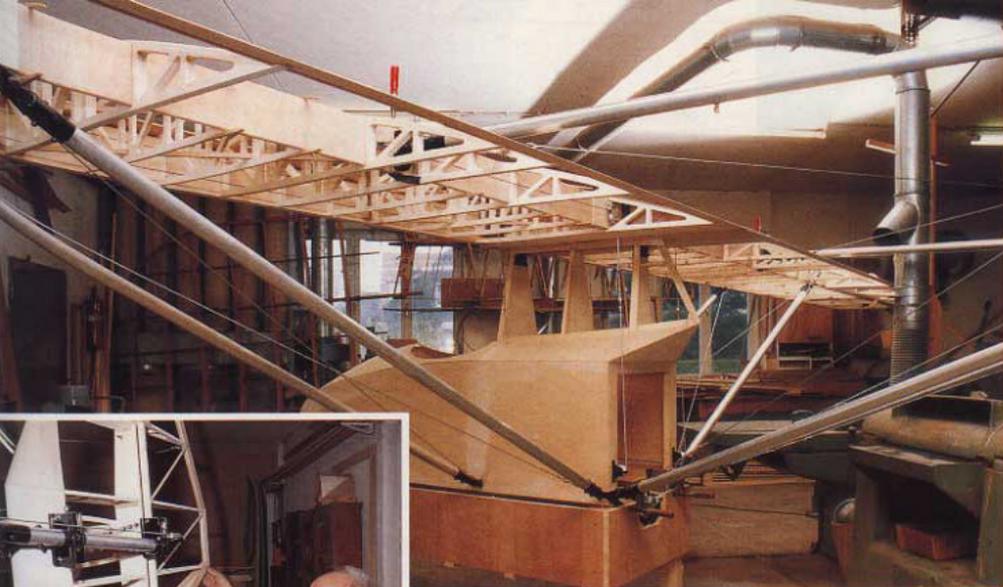
Die Tatsache, dass Fritz von Opel vor seinem Flug am 30. September den Hatry-Schriftzug löschte, deutete schon darauf hin, dass sich die beiden Raketenpioniere nicht immer einig waren. Tatsächlich war es nach Einschätzung von Klaus F. Filthaut eher ein „Zweckbündnis“ denn eine „Liebeshochzeit“. Sie fand ihr tragisches Ende in einem fast fünfjährigen Rechtsstreit um die Aufteilung der Gewinne aus den Flugvorführungen.

In Hatrys Fußstapfen tritt über 70 Jahre später der Flugzeugbauer Josef Griener. In der Werkstatt seiner Flugzeugwert Blitz GmbH in Augsburg fertigt er, nach Vorlage der Hatry-Originalzeichnungen, in akribischer Handarbeit ein 1:1-Modell, das nach rund 400 Arbeitsstunden aussieht, als könne es die aufregenden Momente vom Rebstock wieder aufleben lassen. Julius Hatry selber war bis kurz vor seinem Tod noch beim Nachbau behilflich, um eine größtmögliche Authentizität zu gewährleisten.

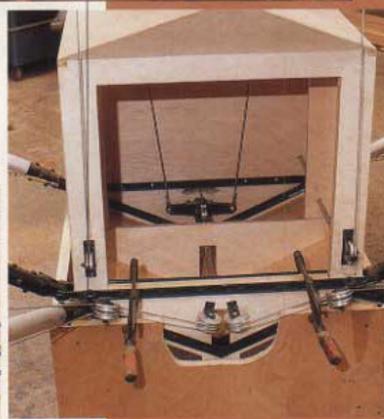
Leute laufen herbei und zeren den Piloten heraus. „Sie wollten wissen“, so berichtet Fritz von Opel, „wo mein Motor wäre. Als ich sagte, ich bin mit den Raketen geflogen, glaubten sie, ich wolle sie zum Besten halten.“

Julius Hatry, der erst Anfang November im Alter von 93 Jahren verstorbene Konstrukteur des Raketenflugzeuges, erinnerte sich: „Bei der Bruchlandung waren noch fünf unverbrauchte Raketen vorhanden. Insgesamt dauerte der Flug etwa eine Minute und 15 Sekunden. Dabei wurde eine Strecke von rund zwei Kilometern zurückgelegt mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von knapp 100 Stundenkilometern. Dies war der erste öffentliche reine Raketenflug der Welt mit einem Raketen-spezialflugzeug und mit Raketenstart mittels Feststoffraketen.“

„Bei diesem Flug war die Beschriftung ‚Hatry Flugzeug‘ noch nicht übermalt“, schreibt der Raketen-Historiker Klaus F. Filthaut in seinem Buch



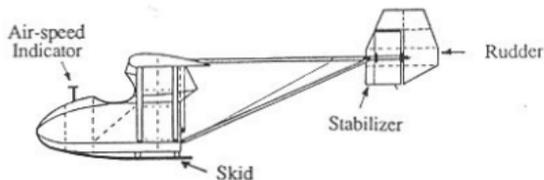
*Gut Holz: Das Gerippe ist aus aufreier Flugzeugkiefer und wird später mit Sperrholz verkleidet. Der 64-jährige Josef Greiner ist Spezialist in Sachen Holzflugzeuge*



*Detailtreue: Greiner hielt sich beim Nachbau exakt an die Originalvorlagen von Julius Harry. Der einstige Konstrukteur der RAK 1 war beim Nachbau behilflich und garantierte so eine größtmögliche Authentizität*

# The Hatry Rocket-Plane

## Flown by Julius Hatry & Fritz von Opel

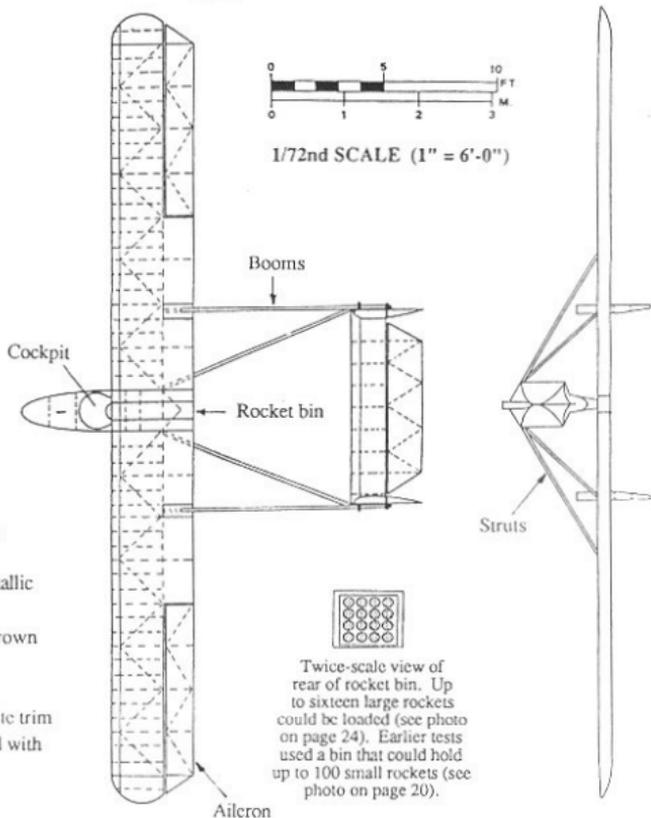


### Dimensions

Wingspan: 36' - 1"  
 Length: 17' - 9"  
 Height: 6' - 7"  
 Wing Chord: 3' - 8"  
 Tail Span: 9' - 0"  
 Tail Chord: 3' - 2"



1/72nd SCALE (1" = 6'-0")



Twice-scale view of rear of rocket bin. Up to sixteen large rockets could be loaded (see photo on page 24). Earlier tests used a bin that could hold up to 100 small rockets (see photo on page 20).

### Colors

Wing: Light cream-white  
 Tail: Light cream-white  
 Vertical tail leading edge: Metallic  
 Booms/skid: Metallic  
 Fuselage/wing struts: Light brown

### Markings (see photos)

Fuselage letters: Black with white trim  
 Tail: Black letters later covered with black stripes

Based on Copyright © drawing by Julius Hatry.  
 Used by permission.  
 Redrawn by Theodore A. Talay, 1987.