

NDB-Artikel

Oestrich, Hermann Thermodynamiker und Strahltriebwerk-Entwickler, * 30.12.1903 Duisburg-Beeckerwerth, † 2.4.1973 Paris.

Genealogie

V Heinrich, Landwirt;

M Margarete Katharina Tenter gen. Barfurth.

Leben

Nach dem Abitur 1922 in Mülheim/Ruhr studierte O. 1923-27 an den Technischen Hochschulen Hannover und Berlin Maschinenbau. Nach kurzer Tätigkeit in der Arbeitsvorbereitung des AEG-Kabelwerks Oberspree trat er 1928 als Partner von →Kurt Schnauffer (1899–1981) in die Motorenabteilung der Deutschen Versuchs-Anstalt für Luftfahrt in Berlin-Adlershof als Berechnungs- und Versuchs-Ingenieur ein; bald leitete er die Gruppe Thermodynamik. 1935 wechselte O. in das Siemens-Flugmotorenwerk Berlin-Spandau (Bramo), wo er sich zunächst mit Sternmotoren und Ladern beschäftigte. Bereits 1931 äußerte er sich über die Aussichten des Strahlantriebs für Flugzeuge und berechnete 1938 ein einfaches Turbinen-Luftstrahltriebwerk (TL). Er baute eine Versuchsmaschine, bestehend aus einem Lader des Kolbenflugmotors von Bramo, einer Segment-Brennkammer und einer Abgasturbine. 1938 erstellte O. mit Bruno Bruckmann Triebwerksstudien für das Reichs-Luftfahrt-Ministerium (RLM). 1939 erhielt BMW-Bramo den offiziellen Entwicklungsauftrag des RLM für ein Triebwerk von 600 Kilopond Schub. O. entschied sich für ein TL-Triebwerk mit Axialverdichter. Hierzu erfand er die Ringbrennkammer, die Verstellschubdüse und, mangels hochlegierter Stähle, eine hohle, luftgekühlte Turbinenschaufel. 1940 lief O.s erstes Versuchstriebwerk, 1941 wurde es in ein Messerschmitt-Flugzeug eingebaut. 1943 begann der Serienbau für die vierstrahlige „Arado“ und die „Heinkel He162“. 1944 arbeitete O. im Salzbergwerk Staßfurt| (bei Magdeburg) weiter; insgesamt wurden 700 BMW-Strahltriebwerke gebaut und an Arado, Blohm & Voss, Heinkel, Focke-Wulf und Messerschmitt geliefert. Die Konstruktionszeichnungen des Triebwerks wurden 1944 per U-Boot nach Japan geschickt. 1945 wurde O. von technischen Offizieren der West-Alliierten wegen der bevorstehenden Besetzung des Gebietes durch russ. Truppen in das zerstörte BMW-Werk München-Milbertshofen gebracht. Noch im selben Jahr entschloß sich O., ein Angebot des franz. Luftfahrtministeriums anzunehmen, das 120 Triebwerksingenieure sowie zwölf Flugzeugkonstrukteure und Aerodynamiker in Lindau-Rickenbach in den „Ateliers Techniques Aéronautiques de Rickenbach“ (ATAR) zusammenfaßte. Die Ingenieure berechneten und konstruierten ein Turbostrahltriebwerk mit 8-stufigem Verdichter und zweistufiger Turbine mit 1700 Kilopond Schub. O. zog 1946

mit seiner Gruppe in das Department Nièvre (Mittelfrankreich) um, wo 1948 der Prototyp fertiggestellt wurde und 1950 in den Flugversuch gelangte. Gleichzeitig führte das Ministerium die Gruppe O.s in die „Société Nationale d'Etude et de Construction des Moteurs d'Aviation“ (SNECMA, gegr. 1945) über. 1953 stellte die Regierung O., der seit 1948 franz. Staatsbürger war, in Villaroche bei Paris ein Versuchszentrum zur Verfügung, wo dieser bis 1960 die ATAR-Triebwerke bis zu 4 000 Kilopond Schub entwickelte. 1957 stellte O. auf dem Salon Aéronautique ein Senkrechtstarter-Triebwerk vor. Bis 1973 wurden 4 000 ATAR-Triebwerke mit bis zu 7 000 Kilopond Schub gebaut, die in 17 Ländern eingesetzt wurden. O. hat mit einem Team aus Deutschen und Franzosen die Entwicklung der franz. Strahltriebwerke maßgeblich beeinflusst und zum Erfolg geführt. Er blieb bis zu seinem Tode Berater der SNECMA.]

Auszeichnungen

Légion d'Honneur(1962).

Werke

Unterss. e. Flugmotorengebläses, Bauart Argus-Roots, in: DVL-Jb. 1931;

Die Aussichten d. Strahlantriebs f. Flugzeuge unter bes. Berücksichtigung d. Abgas-Strahlantriebs, ebd. 1931;

Erwärmung v. Gasen b. gedrosselter Einströmung, in: Forsch. aus d. Gebiete d. Ing. Wesens (A), VII, 1936, H. 6, S. 287-91;

Versuchsergebnisse an luftgekühlten Flugmotoren, in: Ges. Vorträge d. Lilienthal-Ges. f. Luftfahrtforsch., HV 1937, S. 285-95;

Der Gaswechselfvorgang in Höhenmotoren, Diss. Berlin 1937;

Die Entwicklung d. Fluggasturbine b. d. Bayer. Motorenwerken während d. Kriegs 1939-45, in: Flugwelt 2, 1950, H. 4, S. 1-12;

La SNECMA et le Coléoptère, in: Interavia 10, 1955, Nr. 1, S. 35-38 (P);

Les turboréacteurs ATAR 101 B, ebd. 4, 1949, S. 345-49 u. 484-88;

Aus d. Entwicklung d. Strahltriebwerks ATAR 101, in: Jb. d. Wiss. Ges. f. Luftfahrt, 1954, S. 135-39.

Literatur

Motor u. Gasturbine 3, 1957, H. 2, S. 38-40, 4, 1958, H. 4/5, S. 59-65;

K. H. Kens u. H. J. Nowarra, Die dt. Flugzeuge 1933-45, 1961, S. 608-10;

H.-G. Münzberg, in: Jb. d. DGLR 5, 1973, S. 274-76 (P);

ders., Einsatz v. Modellstud. b. d. Entwicklung v. Turbostrahltriebwerken, in: Zs. f. Flugwiss. 3, 1979, S. 197-215;

H. Mönnich, Vor der Schallmauer, 1983, S. 270-73 (P);

Luft- u. Raumfahrt 3, 1983;

SNECMA-Journ. 1973, 4.4.;

Dt. Aerokurier 1973, H. 6, S. 446;

K. v. Gersdorff u. K. Grasmann, Flugmotoren u. Strahltriebwerke, II, 1981.

Autor

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

Empfohlene Zitierweise

, „Oestrich, Hermann“, in: Neue Deutsche Biographie 19 (1998), S. 465-466
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
