

NDB-Artikel

Lichte, August Flugmotorenkonstrukteur, * 17.3.1902 Wissinghausen Kreis Brilon, † 4.6.1978 Arnsberg-Herdringen (Sauerland). (katholisch)

Genealogie

Aus alteingesessener Bauernfam.;

V Wilhelm (1869–1947), Bauer in W., S. des Bauern Heinrich u. d. Agatha geb. Lichte;

M Anna (1875–1929), T d. Bauern Bernhard Hesse in Referinghausen u. d. Maria-Anna Leise;

⊙ Kirchveischede 1935 Josepha (1903–74), T d. Bauern Peter Schumacher in Kirchveischede u. d. Josepha Epe;

1 S.

Leben

L. besuchte das Gymnasium bis zur Unterprima. Er begann nach einer Schlosserlehre das Maschinenbaustudium an der Akademie für Technik in Chemnitz, schloß es 1929 zunächst mit dem Ingenieurexamen ab, setzte es dann an der TH Dresden fort (1932 Dipl.-Ing.) und wurde 1935 zum Dr.-Ing. promoviert. Im April 1934 trat er bei den Junkers Motorenwerken in Dessau ein und erhielt bei der Forschungsanstalt von Prof. Junkers zunächst die Aufgabe, die Kraftstoffeinspritzung des Junkers-Flugmotors L 10 (später Jumo 210) mit vollautomatischer Regelung zu entwickeln. Die Flugmotoren Jumo 210 G und alle in sehr großen Stückzahlen gebauten Jumo 211-Baureihen verwendeten die von L. zu hoher Betriebssicherheit entwickelte Einspritzanlage und Regelung. Ende 1941 wurde L. als Leiter der Abteilung Thermodynamik, Vorentwicklung und Regeltechnik zum Oberingenieur ernannt und als Vertreter von Prof. Mader, dem Leiter der Junkers-Motorenentwicklung, eingesetzt. 1944 erfolgte die Ernennung zum Prokuristen. Seine bedeutendste Leistung als Konstrukteur war die Entwicklung des Hochleistungsflugmotors Jumo 213 mit einer neuartigen, sehr sparsamen Füllungsregelung und einem Einhebelbediengerät, in dem alle Regelfunktionen zusammengefaßt waren. Dieser Motor, der in Großserie gefertigt wurde, galt in den letzten Jahren des 2. Weltkriegs als das Spitzenprodukt des deutschen Flugmotorenbaues. L. widmete sich auch intensiv der Erforschung der Gemischbildung und Verbrennung sowie der Dynamik und der Festigkeit des Kurbeltriebes zur Steigerung der Motorleistung, verbunden mit dem Leichtbau, d. h. der gestalterischen Anpassung der Bauteile an die im Betrieb auftretenden Kräfte. Weiterhin entwickelte L. ein verkürztes Einlaufverfahren für Flugmotoren auf dem Prüfstand durch

Einführung einer Hochdruckspülanlage. Die so behandelten Motoren konnten sofort mit Vollgas eingefahren und nach einer Stunde Laufzeit abgeliefert werden.

Nach dem 2. Weltkrieg bemühte sich L. intensiv um ein Wiederentstehen der Junkerswerke und die Fortführung der Junkers-Tradition. Pläne und Versuche mit einem von ihm konstruierten Kleindieselmotor führten nicht zum Erfolg. Viele Jahre setzte sich L. selbstlos für die Rückerstattungsansprüche der Erben von →Hugo Junkers ein und erstellte umfangreiches Beweis- und Bewertungsmaterial. Als keine Aussicht mehr bestand, ein Junkers-Unternehmen aufzubauen, zog er sich zurück.

|

Werke

u. a. Die Entwicklung v. Junkers-Motoren u. -

Luftschrauben, in: Hugo Junkers, Pionier d. industriellen Forschung, 1968, S. 43-58;

Die Übernahme d. Junkers-Luftfahrt-Unternehmen in Reichsbes., in: Junkers-Nachrr. 1975, Nr. 2 u. 3;

Der Reichseingriff in d. Junkers-Werke, ebd. 1976, Nr. 5 u. 6;

Der Untergang d. Junkers Flugzeug- u. Motorenwerke, ebd. 1977, Nr. 1 u. 2.

Literatur

E. Zindel, in: Junkers-Nachrr. 1972;

ebd. 1977, Nr. 1 u. 2;

ebd. 1978, Nr. 3 u. 4;

F. Brandner, ebd.;

W. Irmer, in: Jb. 1978 d. Dt. Ges. f. Luft- u. Raumfahrt, Bd. 3, S. 42-45;

K. v. Gersdorff u. K. Grasmann, Flugmotoren u. Strahltriebwerke = Die dt. Luftfahrt, Bd. 2, 1981, S. 74-83.

Autor

Kyrill von Gersdorff

Empfohlene Zitierweise

, „Lichte, August“, in: Neue Deutsche Biographie 14 (1985), S. 447-448 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
