

jahresbericht 2001/2002

akaflieg berlin

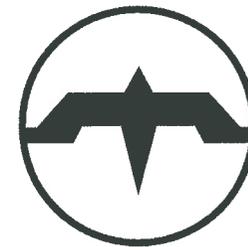


akademische fliegergruppe berlin e.v.
an der technischen universität

Jahresbericht 2001/2002

der

**Akademischen Fliegergruppe
Berlin e.V.**



- an der Technischen Universität -

Inhaltsverzeichnis

6	Chronik
10	B12
14	Konstruktionsseminar
17	ILA 2002
19	Herbstschulungslager 2001
21	„Der Alte“
22	Neuhausen 2002
26	Wellenflugzentrum Kammermark
29	Anfliegen 2003
33	Johnny Wefeld
42	Fliegen in Zahlen
44	Aus der Altherrenschaft
46	Unsere Alten Damen und Herren
47	geschafft haben...
56	Personelle Besetzung 01/02
57	Danke!
58	Unsere Spender

Chronik

Auch in den Jahren 2001 und 2002 nahm die Akaflieg Berlin neue Projekte in Angriff und schloß alte nicht ab.

Bei der '13' wurde in den vergangenen zwei Jahren weiter mit Hochdruck daran gearbeitet, das Segelflugzeug in einen Motorsegler zu verwandeln. Der Propeller tut, der Motor tut und die letzte Version der Nasenmimik (Version X Ausgabe 4) hat alle Tests erfolgreich bestanden. Die Auspuffklappe funktioniert und der Motorraum wurde entsprechend den Erfordernissen erfolgreich angepaßt. Weiterhin wurde ein vielversprechendes Brandschottkonzept in der Möhlschen Alchemistenküche ausgekocht. Die Verhandlungen mit dem LBA hierzu laufen.

Zu einem perfekten Flugzeug gehört natürlich auch ein passender Hänger. Aufgrund ungenügender Stabilität (Stabil ist er schon, wenn der Flieger drin ist) und Wettertauglichkeit (Dicht ist er auch: Das gesammelte Regenwasser kommt nicht raus) steht der Hänger momentan neben der '13' in der Werkstatt.



Schlot und Rotkäppi haben sich der ewigen VVZ (vorläufige Verkehrszulassung) der B12 angenommen und bringen die Einzelstückzulassung voran. Inzwischen dürfen auch durchschnittlich schwere Piloten doppelsitzig fliegen.

Nachdem die Arbeiten an der alten B14 endgültig eingeschlafen sind, wird zur Zeit über ein neues Projekt nachgedacht. Sicher ist nur, "es" soll 'was mit Spoilern' werden. Frisch erworbene Konstruktionsseminarkenntnisse wurden von der '14b'-Mannschaft in Braunschweig bei der Sichtung unzähliger Arbeiten zu diesem Thema erfolgreich getestet. Ein Programm zwecks Berechnung des Einflusses -sprich Gewinn- von Spoilern sind auch schon in Arbeit. Leider ist immer noch unklar, was es denn nun eigentlich werden soll, da schon die Frage Einsitzer / Doppelsitzer immer noch gut ist, um in der Gemeinschaft einen kleinen Religionskrieg anzuzetteln.

Viel Spaß hatten wir auch mit der Winde. Dieses Mal war jedoch der TATRA-Fahrmotor an der Reihe. Als Spätfolge des Ausflugs der Winde zur ILA2000 hat sich dieser in die ewigen Jagdgründe verabschiedet. Da wir die Winde auch mal ans andere Ende des Feldes fahren wollten, mußte Ersatz beschafft werden. Dank Konni Kauffmann und Anderles Einsatz konnte in einem unbeobachteten Moment wenig später ein Ersatzmotor gegen einen Koffer voller Geld an der tschechischen Grenze ausgetauscht werden. Der Einbau des frisch erworbenen Motörchens stellte uns vor gewichtige Probleme. Wir überließen es dann doch besser einer Werkstatt in Perleberg, um ihre Kompetenz in der Angelegenheit unter Beweis zu stellen. Tatsächlich fuhr die Winde wenig später aus eigener Kraft aus der Perleberger Werkstatt. Nach ca. 1km machte sich jedoch Rauch im Cockpit breit und ein hinterherfahrendes Rotkäppchen berichtete von Funkenregen. Eine genauere Untersuchung ergab, daß das Hauptstromkabel derart am Auspuff vorbeigelegt war, daß die Isolierung schmolz. Infolge Abwesenheit dergleichen war es nur eine Frage der Zeit, bis sich ein Kurzschluß fand, der sofort für einen redundanten Zugang in der Abgasanlage sorgte.

Ein weiteres Sorgenkind stellte unser alter Bus dar. Der ehemalige Rennbulli verwandelte sich mit der Zeit immer mehr in einen Sorgenbulli. Die laufenden Reparaturkosten schafften es nicht, die Spritkosten zu übertreffen, was jedoch eher am inzwischen exponentiellen Charakter des Benzinverbrauchs lag. So wurde ernsthaft darüber nachgedacht, sich einen preiswerteren Diesibus zuzulegen. Fortlaufende Schnorrversuche brachten nur mäßigen Erfolg, bis wir das Glück hatten, einen passenden Ersatz von einer Kirchenmusikgruppe zu übernehmen. Rätselhaft bleibt nur, wie sie es geschafft haben, ihren „Christenfisch“ auf den Bus zu bekommen. Allen bis jetzt erfolgten Ablöseversuchen widerstand die haftende Verbindung. Eine genauere Untersuchung des Verfahrens könnte vielleicht zu einer vollkommen neuen Generation von Klebtechnik im Flugzeugbau führen.

Viel Zeit wurde auch in die Unterkunft in Kammermark investiert. Das Ziel, den großen Saal in einen Spiegel zu verwandeln, wurde nur knapp verfehlt. Inzwischen ist es dafür aber möglich, den Gästetrakt in Kammermark nächtigenden Besuchern zur Verfügung zu stellen, ohne einen roten Kopf zu bekommen.

Flugtechnisch ist auch einiges gelaufen: Möhl und Kaiser konvertierten im Frühjahr 2001 zu Stinkefliegern. Etwas später machten Chuck und Möhl bei der Canitzer Streckenflugwoche den Luftraum unsicher, um dann auch flugtechnisch trainiert auf dem idaflieg-Sommertreffen alles Fliegbare unter die Lupe zu nehmen. Beim Sommertreffen ein Jahr später war die Akaflieg Berlin zeitweise die größte vertretene Gruppe (Möhl, Chuck, Gordon, Smokie, Christian), auch wenn leider nicht alle anwesenden Berliner zum Fliegen gekommen sind.

Unvergessen bleibt auch das Bundesjugendvergleichsfliegen, welches kurz vor dem Hertellehrgang 2001 in Kammermark stattfand. Wir ließen es uns natürlich nicht nehmen, auch selbst mit Anderle als Teilnehmer beim Wettbewerb vertreten zu sein. Das Wetter war zwar nicht so optimal, dafür bleibt die Pizza unvergessen, reichten doch die Vorräte neben der Versorgung aller Anwesenden auch noch für zwei weitere Wochenenden nach dem Lehrgang.

Bei den ausgebuchten Hertellehrgängen 2001 und 2002 brachten wir wieder zahlreichen Neulingen das Fliegen bei. Auch aus werbetechischer Sicht ist es als Erfolg zu werten, blieben doch bei beiden Lehrgängen einige Leute bei der Akaflieg hängen.

Es wurde jedoch auch anderweitig viel getan, um die Akaflieg bekannter zu machen. Zum Semesterstart wird inzwischen turnusmäßig ein Schnupperfliegen für Studenten veranstaltet. Regelmäßig steht auch mal ein Flieger auf dem Campus und zieht Neugierige an. Auf dem Segelfliegertag 2002 warb die B12 im Nieselregen für unseren wetterfesten Verein.

Das sehr gelungene idaflieg-Wintertreffen 2002 fand diesmal in Berlin statt. Dank Robins Verbindungen konnten wir die FHTW (Fachhochschule für Technik und Wirtschaft Berlin) als Veranstaltungsort wie auch zur Unterbringung der gesammelten Idafliedschaft nutzen. Für die kurze Zeit später stattfindende ILA wurden dann aber doch die Unterbringungskapazitäten der Aktivschaft ausgereizt. Leider hat es nicht ganz gepaßt; dank zahlreicher Unterbringungsangebote aus der Altherrenschaft konnte jedoch darauf verzichtet werden, die Werkstatt in ein Bettenlager zu verwandeln.

Die im Jahre 2000 begründete Tradition des Silvesterfliegens wurde in beiden darauffolgenden Jahren auch weitergeführt.

Jan „Gordon“ Gutsche



Unsere alte Dame, die B12 Zulassung? Übergewicht!

Jeder weiß es. Sie fliegt hervorragend und ist immer problemlos und unversehrt zurückgekommen. Dennoch ist die B12 nicht endgültig zugelassen.

Mit der Hoffnung, diesen Zustand beenden und die volle Würde unserer Eigenentwicklung zum Ausdruck bringen zu können, haben Anderle und ich uns vorgenommen, die vom Luftfahrtbundesamt (LBA) geforderten Nachweise zur Sicherheit des Segelflugzeugs zu führen.

Aufgelistet werden die verlangten Nachweise (im Falle der B12 noch) in den Lufttüchtigkeitsforderungen für Segelflugzeuge und Motorsegler (LFSM).

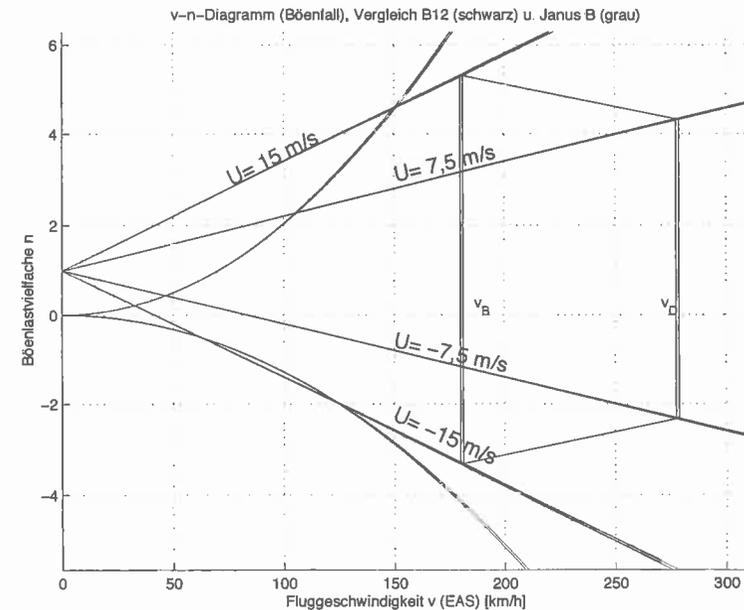
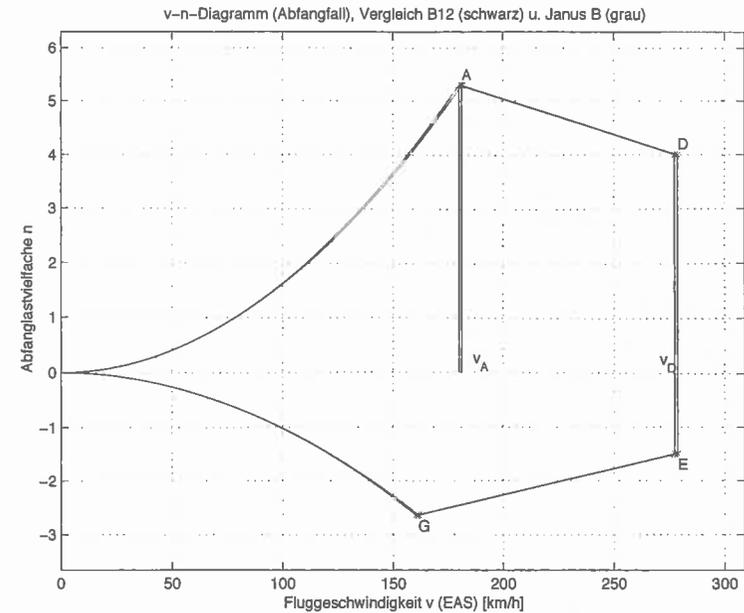
Durch Berechnungen und Experimente zum Betriebsverhalten, zur Festigkeit, zur Ausrüstung und allem, was ein sicheres Fliegen ermöglicht, muß die Lufttüchtigkeit garantiert werden.

Wie den meisten bekannt, ist die B12 eine Kreuzung aus Eigenentwicklung (Rumpf, Leit- und Fahrwerk) und Industrieprodukt (JanusB-Flügel der Firma Schempp-Hirth).

Der Tragflügel des ebenfalls doppelsitzigen Janus ist für ein maximales Abfluggewicht von 620 kg ausgelegt worden. Damit kommen wir zum ersten Problem, welches es zu klären galt. Aus dem aktuellen Wägebericht ergab sich eine für Doppelsitzer anzusetzende maximale Abflugmasse (Leermasse plus 2 Insassen mit Fallschirm), welche mit 623 kg über dem o.g. zulässigen Wert liegt. Das sind zwar lediglich vier Promille zuviel, doch jeder hat schon mal Rechnungen fürs Amt angestellt, oder?

Also beschlossen wir, uns zunächst um das Übergewicht zu kümmern.

Wissend, daß die Masse der B12 mit den Akaflieg'schen Kartoffelwaagen bestimmt worden ist, und mit der Hoffnung auf einen für uns



günstigen Meßfehler dieser Lebensmittelwaagen fuhren wir im Januar 2003 nach Schönhausen zur Firma Aquila. Dort bekamen wir freundlicherweise die Möglichkeit, wirklich elegante und dem Stand der Technik entsprechende Messgeräte zu verwenden, um das Gewicht des Fliegers zu bestimmen. Bedauerlicherweise ergab sich eine um weitere 5 kg höher liegende Rüstmasse, welche auf eine Abflugmasse von 628 kg führte. Dieses Ergebnis half uns ganz und gar nicht.

Wie also das Problem sonst aus der Welt schaffen?

Ein Vergleich der Massenverteilung in den einzelnen Komponenten von Janus und B12 zeigte, daß die von uns gemessenen Gewichte der einzelnen Tragflügel deutlich über den beim Janus angegebenen Werten lagen und die Gewichts Differenz damit in den tragenden Teilen auftritt. Dies ist belastungsmechanisch günstiger, da das Haupttragwerk im Fluge, abgesehen von den Luftkräften, vor allem durch das Gewicht der nichttragenden Teile beansprucht wird. Hierzu ist zu sagen, daß Schempp-Hirth der Akaflieg damals die Werknummer 1 des Janus-B-Flügels zur Verfügung stellte, welche, im Vergleich zur späteren Serienfertigung, noch deutlich schwerer war.

Auf Bitte des LBA fertigten wir einen genaueren rechnerischen Vergleich der Belastungen im Fluge für die beiden Flugzeuge an. Wir schrieben eine MATLAB-Routine, welche uns die v - n -Diagramme für den Abfang- und den Böenfall konstruieren und die Grenzggeschwindigkeiten für verschiedene Betriebszustände ausgeben sollte, um den Einfluß des höheren Gewichts besser darlegen zu können.

Innerhalb von v - n -Diagrammen lassen sich abhängig von Aerodynamik und Flächenbelastung des Flugzeugs die Belastungen zur jeweiligen Fluggeschwindigkeit aufstellen.

Die Belastungen werden als Lastvielfaches n (Vielfaches der Erdbeschleunigung) angenommen und wiedergegeben. Im stationären Horizontalflug wirkt beispielsweise ein Lastvielfaches von $n=1$. Hier entspricht die Auftriebskraft gerade der Gewichtskraft des Flugzeugs. Durch Flugmanöver, wie das Abfangen oder Fliegen von Kurven (Luftkraft muß zusätzlich zum Gewicht die Zentrifugalkraft kompensieren), aber auch durch vertikale Luftbewegungen (Böen), kann sich

das Lastvielfache schnell erhöhen.

	Janus B	B12
Bemessungs-Manövergeschwindigkeit (km/h)	179,9	181,1
Bemessungsgeschwindigkeit für größere Böenstärke (km/h)	179,9	181,1
Bemessungs-Höchstgeschwindigkeit (km/h)	277,6	278,8

Für die maximal zu erwartenden Lasten werden in den LFSM für ein „Utility“-Segelflugzeug Werte vorgegeben. Man spricht hier von Lastannahmen, welche auf Erfahrungen beruhen bzw. das Ergebnis statistischer Untersuchungen sind und von der Struktur nachweislich ausgehalten werden müssen. Sie liegen fürs Abfangen zwischen $-2,6$ (negative Beschleunigung, z.B. Höhenruder drücken) und $+5,3$ (z.B. Kurvenflug oder Höhenruder ziehen).

Die Geschwindigkeiten der auf dem Fahrtmesser farbig dargestellten Betriebsgrenzen lassen sich berechnen (Manövergeschwindigkeit v_A) oder unter Vorgaben wählen (Bemessungsgeschwindigkeit für größere Böenstärke v_D und Höchstgeschwindigkeit v_{NE})

Interessant für uns war nun, inwieweit das Envelope der B12 die Begrenzungslinien des Flugbereichsdiagramms vom Janus (s. Diagramm) verläßt und welche Differenzen die Geschwindigkeiten (s. Tabelle) der beiden Flugzeuge aufweisen.

Die zugrundegelegten Daten unterschieden sich ausschließlich in der Flächenbelastung, wohingegen wir für beide Segelflugzeuge die gleichen Werte für die aerodynamischen Größen annehmen durften.

Die Kurven vom Janus und der B12 lassen sich nicht nur aufgrund des s/w -Drucks und der Skalierung der Diagramme nicht auseinanderhalten! Schon an den Geschwindigkeiten erkennt man den fernab der Anzeigegenauigkeit des Fahrtmessers liegenden Unterschied von $1,2$ km/h und so bekamen wir vom LBA die Genehmigung eines Abfluggewichts von 630 kg zugesagt.

Jamil „Schlot“ Raichouni, André „Rotkäppchen“ Petzer

Konstruktionsseminar in Stuttgart

An dieser Stelle will ich über das letzte Konstruktionsseminar und die Abenteuer der Hingereisten berichten. Angefangen hatte es damit, daß drei Berliner Akaflieger zum Seminar wollten, was bei zwei Plätzen für uns zum Streit und einem enttäuschten Akaflieger hätte führen können. Doch dank der Akaflieg Braunschweig, bei der sich das Interesse dieses mal nur auf einen Vertreter beschränkte, war es möglich, daß Christina, Zorro und meine Wenigkeit gemeinsam hätten fahren können. Nachdem diese Hürde überschritten und die Welt um drei zufriedene Gesichter reicher geworden war, sich die Abfahrt näherte und alle Beteiligten davon ausgingen, daß nichts mehr schief gehen konnte, wurde Zorro leider von einem Virus befallen und sah sich nicht in der Lage mitzufahren. Dieser herbe Verlust für die Gruppendynamik wurde aber mutig und entschlossen (nach höflichem Druck durch Smokie) von Theresa kurzfristig ausgeglichen.

Am Tag der Abfahrt fanden sich dann auch alle Beteiligten mehr oder weniger pünktlich (aber immer noch zu früh) beim Büro ein. Während der Fahrt kam es dann aber schon recht früh (10 Sekunden nach der Abfahrt) zu allgemeinen Unstimmigkeiten, was die Fahrt-



route anbelangte. Dies und ein pünktlich einsetzender Berufsverkehr führten dann auch dazu, daß wir mehr als 1.5h brauchten, um uns an die Stadtgrenze vorzukämpfen. Nachdem die ersten Unwegbarkeiten gemeistert waren, der kaputte Kassettenspieler und ich uns durchgesetzt hatten und nicht „Herr der Ringe“ als Hörspiel gehört wurde, kamen wir dann langsam so richtig in Fahrt.

Es geschah dann nach ein paar Stunden Fahrt und dem mehrmaligen Angebot an Christina sie abzulösen, gerade als wir -na ja- ein bisschen Fahrt aufgenommen hatten, daß ein Blitzler es nicht unterlassen konnte, ein Foto von uns zu machen. Da keiner von uns geistesabwesend an einen Fotoapparat gedacht hatte, haben wir jetzt wenigstens ein Gruppenfoto der Fahrt.

Etwas Gutes hatte die Fahrweise aber: Wir waren pünktlich und heil (ich wundere mich heute noch) in Stuttgart angekommen. Dies war wichtig, da noch am gleichem Tag die Besichtigung des Windkanals bei Daimler auf dem Programm stand. Wobei wir uns an der Stelle erst so richtig ärgerten, daß wir keinen Fotoapparat mitgenommen hatten, denn wann hat man schon mal die Gelegenheit, durch einen Windkanal zu spazieren. Nach dem alle eine Stunde aus dem Staunen nicht mehr herausgekommen waren und wir uns alle mit der phosphoreszierenden Flüssigkeit, die in dem stattfindenden Versuch eingesetzt wurde, angeschmiert hatten, konnten wir einen Versuch live im Kanal miterleben (wobei die Idaflieger natürlich windschnittiger waren als der neue Mercedes).

Nach diesem tollen Erlebnis ging es dann auf den Weg nach Bartholomä, nein, nein: aber nicht für die Berliner! Dank des Geldmangels eines Gruppenmitglieds hieß es, einen passenden! Geldautomaten zu finden (naja: wenn Physiker mal navigieren) und es dauerte nicht lange, bis gar keiner mehr wußte, wo wir uns dann befanden. Dies und noch irgendein Unfall irgendwo im nirgendwo führten dann auch dazu, daß wir (drei sehr hungrige und genervte Akaflieger) zu spät zum Essen in Bartholomä eintrafen, was natürlich bei allen anderen, die ja schon vor einer Stunde gegessen hatten, zu Fragen führte.

Als wir diese dann mit Gestammel umkurvt hatten und uns schwäbisches Essen mundete, versprach es doch noch ein ruhiges Seminar zu werden. Jedoch merkten wir dann schnell, wie der Hase lief, denn es ging prompt mit Vorträgen los. Allerdings sah man nach 1,5 Stunden ein, daß ein Weitermachen wohl nur wie Vortragen vor menschenähnlichen Stofftieren wäre. Die nächsten Tage lassen sich dann mit vier Fakten beschreiben: viel Wissen, viel schwäbisches Essen, viel Spaß; und sie gingen wie im Fluge vorbei.

Es hat auch alles richtig prima geklappt, was der guten Organisation von den Stuttgartern zu verdanken ist. So kam es dann auch -ehe man sich versah- nach drei Tagen zum Augenblick der Rückfahrt, die wir dann auch ziemlich geschafft, aber glücklich antraten. Dank der Stuttgarter und aller Vortragenden war es eine runde Sache, die ich allen die noch nicht dort waren nur bestens empfehlen kann. Also dann: auf ins Abenteuer.

Christian „...“ Gregor



ILA 2002

„Was, schon wieder eine ILA? Och nöö!“ stöhnte es Anfang Mai 2002 in den Kreisen der Akaflieg Berlin. Ja genau, es war mal wieder soweit! Doch dieses mal ganz ohne Knebelvertrag oder leckende Motoren (jedenfalls nicht bei Akaflieg - Ausstellungsstücken). Trotz ernster Befürchtungen wurde es geschafft alle Idaflieger irgendwo unterzubringen. Leider konnte auf den bettelnden Wunsch der Darmstädter nach weiblichen Gastgebern nicht eingegangen werden. Noch schwieriger war die Planung der kontinuierlichen Beteiligung Berliner Akaflieger, da es an Ausreden bei Weitem nicht mangelte. Hier ein paar Beispiele: „Ist doch jedes Mal das selbe!“ „Och nöö!“ „Ich war ja die letzten Male immer...!“ „Och, mit dem zusammen will ich nicht Standdienst machen...!“, „Was ist denn die ILA?“!!!



Daß gerade mal alle Anlaufschwierigkeiten überwunden waren, nutzte dann auch -angeführt vom Vorstand- fast die ganze Akaflieg, um sich im Entenmarsch nach Kammermark zu verdrücken. Das zweite Aufgebot der blindbegeisterten Anwärter rettete zum Glück die Berliner Präsenz. Nachdem der Thermikgott die Dagebliebenen durch gute Laune quälte, so daß sich die Stimmung so weit anheizte, daß der Thermikgott sich genötigt sah, das Gemüt durch einen Hagelschauer abzukühlen. Den dagebliebenen Helden gelang es unter

starker Behinderung durch eine Zuschauertraube und anhaltendem Flehen, daß sich die Flugzeuge dann schließlich doch noch neben die Zuschauer in die Halle drängen durften.

Trotz dieses heroischen Einsatzes seitens der Idafieger kam es auf der ILA des öfteren zu Schaden nach sich ziehenden Ereignissen (ja, ja auch ein Idafieger muß sich mal ausruhen). Zu erwähnen sind der Einschlag eines Vogels in einen Motorvogel, der Einschlag des eigenen Propellers in die 'eta' und der Durchschlag eines Kolbens in der Me 109 (nein, nein die Phantom war nicht kaputt - die ist immer so laut!) Neben dem Freibier für die Aussteller waren die allabendlichen Vorflüge vom Flying Display ein weiterer Höhepunkt. Besonders als die SB10, die 'Minimoa' und die 'eta' ihren Vorführflug hatten und man mal ohne von der Flughafenspolizei gejagt zu werden auf das Rollfeld konnte.

Im Static Display war die Idaflieg mit einem Stand, der Münchner Mü30 und der Aachener ASH 25 mit sämtlichen Meßkomforten ausgestattet. Der Blickfang war aber der schwebende Ball direkt am Idaflieg-Stand in Halle 1.

Alles in allem kann man sagen, daß sich auch dieses Mal wieder der Besuch der ILA gelohnt hat. Es bleiben zwar noch 1000 interessante Ausstellungsstücke, die wir jetzt nicht erwähnt haben, aber was interessant ist, konnte ja jeder für sich beurteilen. So dann genießen wir jetzt mal ein Jahr Ruhe und freuen uns auf's nächste Mal.

Christina „Smokie“ Politz



Anfang Oktober fand in Karlsruhe wieder das idaflieg-Herbstschulungslager statt.

So spät in der Saison will zwar kaum noch jemand fliegen, aber ein paar Segelflieger aus Aachen, Berlin, Braunschweig, Dresden und München kamen dann doch, und zusammen mit den Karlsruhern und ihren Flugzeugen wurde es ein durchaus nettes und gelungenes Fluglager.

In Karlsruhe war alles etwas anders als in Berlin. Morgens um halb sieben wurde man vom Kompressor in der Werkstatt geweckt, da offensichtlich jemand um die Zeit anfangen wollte zu arbeiten. Wenn man es geschafft hat, im Halbschlaf die Treppe vom Matrazenlager hinunter in die Werkstatt unbeschadet herabzusteigen, hat man die gefährlichste Tagesaufgabe schon hinter sich gebracht. Nach einem kurzem ja!-Frühstück wartete der Bus schon, um zum Flugplatz zu fahren. Dort wurden dann die Flugzeuge aufgerüstet - die ASK21 und AK5b waren entsprechend hoch versichert, daß ich da auch mithelfen durfte (für die Karlsruher gab es noch einen Discus) - und wenn das

Wetter es zuließ, wurde auch geflogen. Die AK5b gefiel mir schon beim Aufrüsten, aber noch mehr Spaß machte es, damit zu fliegen. Die Windenstarts waren zwar recht aufregend, wer jedoch die Treppe in der Werkstatt kennengelernt hatte, hatte jegliches Gefühl für Angst verloren. Da half es auch nicht, mal beim Start in den Schirm zu fliegen.

Das Wetter war dann auch gar nicht so schlecht für die Jahreszeit. Es gab sogar etwas Thermik an einigen Tagen, um sich Karlsruhe auch einmal von oben anschauen zu können. Die letzten Tage gab es viel Sonne und wenig Wind. Die Thermik blieb zwar aus, die brauchte ich dann aber auch nicht mehr, da ich dann auf F-Schlepp umgestiegen durfte. Zudem war das Wetter ideal für erste Alleinflüge, die am Ende

anstanden. An diesen Tagen kamen abends in der Werkstatt auch ganz viele Karlsruher Akaflieger vorbei, um den Freifliegern auf ihre Art zu gratulieren und mit ihnen zu feiern. Aber auch ohne besonderen Anlaß waren die Abende sehr gesellig - vielleicht um zu verdrängen, wann am nächsten morgen der Kompressor wieder anspringt...

Matjaž „Nörgel“ Erat



Nachruf

Unser blauer Bus hat uns für immer verlassen. Nach langer und schwerer Krankheit hauchte er seine Straßenzulassung im Spätherbst 2002 aus, nachdem er uns von einem leidenschaftlichen Busschauber für einen erstaunlichen Betrag abgekauft worden war.

Unvergessen sein Stottern im kalten Zustand, sein spezielles Schiebefenster (geliebt von den Schlüssel-im-Bus-Vergessern), der schon etwas merkwürdige Geruch nach vielen Akaflieg-Generationen und nicht zuletzt auch sein Durst nach Benzin.

Drum: Wenn ihr einen alten VW-Bus seht, der ab und zu stottert, rümpft nicht die Nase, sondern gedenkt dem alten Akaflieg-Bus, der in jungen Jahren sogar den Spitznamen 'Renn-Bulli' hatte. Nicht zuletzt die Tatsache, daß er als Organspender endete, macht es möglich, daß er es tatsächlich ist, wenn auch in einem anderen Gewande.

Ein Bus ist von uns geschieden, und doch ist gleichzeitig auch Anlaß zur Freude, denn ein jüngerer, schönerer Bus mit weniger Durst nach billigeren Genußmitteln ist zu uns gekommen. Zwar war es uns nicht vergönnt, ihn wie den alten Bus ohne einen Rückgriff auf das Konto zu erlangen, doch sind wir davon überzeugt, daß er in Sachen Treue ein würdiger Nachfolger des alten Busses sein wird.

* 1984, Wolfsburg
† 2002, Berlin



Neuhausen 2002

Es begab sich aber zu der Zeit, daß ein Aufruf zu einer Landesmeisterschaft ausging, daß sich alle Segelflieger aus Berlin und Brandenburg messen sollten. Und dieser Wettbewerb war für mich der Allererste und geschah in Neuhausen, das da liegt in der Nähe von Cottbus. Und die Segelflieger gingen, auf daß sie sich messen würden, ein jeder mit einem Flugzeug. Da machten sich auch auf Chuck mit der B12, Möhl mit dem Discus, André mit der ASW 15 und ich mit der ASW 24, um zu schauen, wer am meisten Punkte erfliegen könne.

Unterteilt war der Wettbewerb in zwei Klassen: Clubklasse und gemischte Klasse. Chuck, Möhl und ich flogen in der gemischten Klasse, Andre flog gemeinsam mit Ralf Wegner und Karsten Koppel von der AFV in der Clubklasse mit.

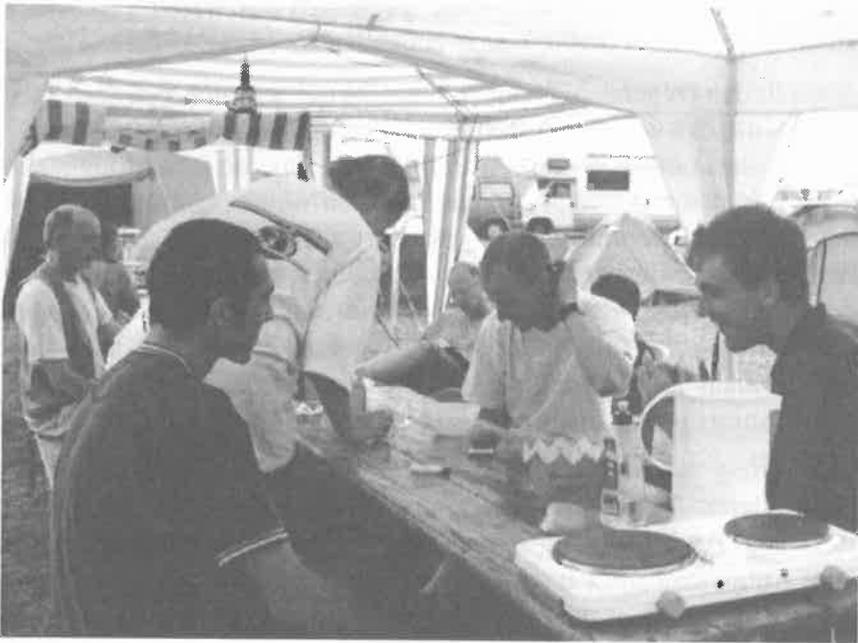
Der erste Wettbewerbstag begann sehr spannend. Der Grund: Wir hatten nur einen einzigen Rückholer, und der hatte es sich schon lange vor dem Start mit einer großen ICAO-Karte auf dem hinteren B12-



Sitz bequem gemacht. Zum Glück zeigte sich das Wetter von seiner guten Seite, und es mußte keiner außenlanden.

Auch in den folgenden Tagen war das Wetter wirklich gut, was aber nicht heißt, daß wir (damit meine ich besonders mich) nicht außenlandeten. Den Startschuß gab ich am nächsten Tag mit einer Außenlandung 1.5 km vor dem am weit entferntesten Wendepunkt. Leider verlief das Rückholen nicht erfolgreicher, da Christiane nicht viel tun konnte, als ihr Gespann auf einer Allee durch ein entgegenkommendes Auto abrupt aus der nullten in die anscheinend völlig unge-dämpfte erste Eigenfrequenz versetzt wurde. Zum Glück hielt sich der Schaden in Grenzen, so daß die Ersatz-Rückholer mit einem Ersatzfahrzeug und einem ausgebeulten '24'-Hänger um 0:30 Uhr eintrafen.

Die weiteren Tage sahen ähnlich aus wie die ersten: Es wurden meistens sog. Assigned Area Tasks (AAT) ausgeschrieben, eine relativ neue Aufgabenform, bei der es statt eines Wendepunktes einen Wendekreis gibt, in dem man dann seinen eigenen Wendepunkt im Flug beliebig wählen kann. Bei den Aufgaben ging es öfter auch nach Osten in den polnischen Luftraum. Überraschend war es für mich, zu sehen, wie auffällig weniger dicht Polen besiedelt ist. Wir überflogen fast ausschließlich Waldgebiete. Da fast keiner von uns einen Reisepass dabei hatte, kann man von Glück sprechen, daß es keinen von uns auf einen polnischen Acker verschlagen hat. Dies gelang mir an einem Tag allerdings nur mit viel gutem Willen. Nachdem ich in 300m einen Grenzübergang bei Eisenhüttenstadt überquert hatte, landete ich auf einem nahegelegenen Feld. Die Rückholer Karsten Koppel und Carolin kamen mit dem Sectorcon-Bus so ungefähr 20 Meter auf das Feld, bis er liegenblieb. Es half nur noch anschieben. Auf der Rückfahrt nach Neuhausen bereitete dann das immer schwächer werdene Licht Sorgen, bis dann irgendwann der Motor stotternd seinen Geist aufgab. Die Batterie war nun völlig leer. Die-Wartezeit auf den neuen Bus drohte lang zu werden. Kein Licht, kein Radio, kein Essen, kein Trinken... oder doch? Als Karsten Carolins Mohrrübe mit einer Flasche Wein locker überbot, war dann doch noch der Abend irgendwie gerettet. Da war es dann auch nicht so tragisch, daß die Rückholer-Rückholer nicht den direkten Weg fanden.



Ganz neu für mich und auf Anhieb sehr sympathisch war die Tatsache, daß in Neuhausen in Reichweite einige Kraftwerke stehen (Boxberg, Schwarze Pumpe,...). So muss man sich keine Sorgen mehr um Thermik machen, wenn man in Reichweite einer dieser Thermikspender befindet. Lediglich die Tatsache, daß im untersten Bereich die Thermik kein Schlauch, sondern eine „Stoß“-Stange ist, führte bei meiner ersten Begegnung zu wesentlich feuchteren Händen, als es der Dampf hätte verursachen können. Kreisen nützt da nichts, man muß den Aufwind im Geradeausflug genau treffen, das Gebiss sortieren, umkehren, und mit diesem etwas abartigen Spiel solange fortfahren, bis eine Höhe erreicht ist, wo sich das Kreisen wieder lohnt. Schade, daß das Atomkraftwerk bei Stendal (ca. 50 km südlich von Kammermark) nicht vollendet wurde.

Gegen Ende des Wettbewerbs schaffte ich es an einem Tag mal wieder, ohne triftigen Grund aussenzulanden. Ziel war der Flugplatz Bronkow, dessen Schleppflugzeuge unglücklicherweise alle in Neuhausen standen... André hingegen überkam wieder mal das dringende

Verlangen, den Wettbewerb mit einer „Finalen Aussenlandung“ zu beenden. Der Schaden (verbogenes Fahrwerk) war dank seines Einsatzes in unserer Werkstatt schnell behoben, so daß die ASW 15 schon eine Woche später wieder für die Schulung eingesetzt werden konnte.

Nach den zwei anstrengenden Wochen machten wir uns mit den Plätzen 11 (Chuck), 13 (Möhl), 18 (ich) und 28 (Andre) wieder von Neuhausen fort. Von den vielen Helfern, die uns am Boden oder auf dem Rücksitz der B12 unterstützten, sei besonders Petra, der Frau von Ralfi, gedankt, ohne deren Einsatz es wahrscheinlich den ganzen Tag nur Haferflocken oder Spaghetti gegeben hätte. Es mag sein, daß die Hoffnungen an den Wettbewerb oder an die Platzierung bei uns vielleicht nicht völlig erfüllt wurden (ich landete auf dem letzten Platz...). Aber jeder von uns hat viele wichtige Erfahrungen sammeln können und auch jede Menge Spaß gehabt.

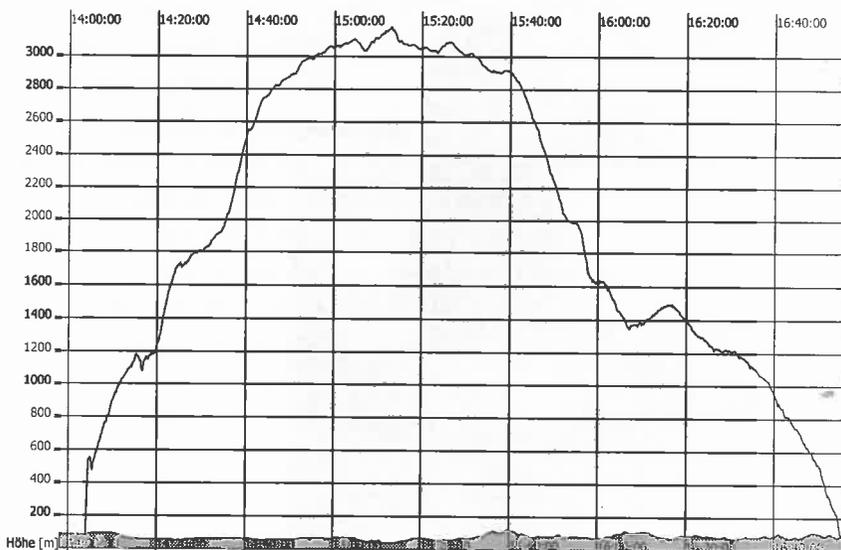
Konstantin „Kaiser“ Gründger



Wellenflugzentrum Kammermark

oder warum man keine Kamera mitnehmen sollte

Unnachgiebige Organisation des Hertellehrgangs 2002 stellte sicher, daß dieses Jahr genug Akaflieger da waren, um auch als -eigentlich an den Boden gefesselter- Bodenpersonal gelegentlich in die Luft gehen zu können. So waren in der ersten Woche meist auch zwei Einsitzer mit am Start, von denen auch einer Überland gehen durfte. So gelang es mir, zwei Tage hintereinander beim Frühstück einen der Flieger zwecks Überlandfliegen zu erkämpfen. Beide Tage brachte ich es fertig, erfolgreich ziellos am Platz herumzugurken. Demotiviert gab ich am nächsten Tag mein Vorhaben, noch ein paar Kilometer zu erfliegen, auf und lies mich mit 'nem Satz spannender Bücher auf die Winde versetzen. Das Wetter zeigte sich gegen Mittag von seiner grausamsten Seite. Es bauten sich schnurgerade Wolkenstraßen bis zum Horizont auf, die mir lustig ins Gesicht lachten *grmpf* ... Diesen Tag wollte dann auch Robin sich die Müritz von allen Seiten anschauen, so daß ich kurz darauf auch seinen Discus in die Höhe zottelte, während ich mir neidisch die Zebrastrifen am Himmel betrachtete. Einige Kapitel und unzählige Windenstarts später rausch-



te ein grinsender Robin mit Pitty vor. Die Landung des Discus hatte ich zwar nicht mitbekommen, was mich jedoch nicht hinderte, das Angebot von Robin, etwas damit durch die Gegend zu düsen, anzunehmen. Robin bot mir auch an, seine Kamera mitzunehmen, was ich aufgrund negativer Erfahrungen ablehnte. Immer, wenn ich mit Kamera fliege, falle ich sofort wieder runter. Die Wolkenstraßen liefen langsam aber sicher in die Breite und als Fanto (seines Zeichens Hertelfluglehrer) meine Startvorbereitungen beobachtete, lies er es sich natürlich nicht nehmen, mich noch mal ein wenig aufzubauen. „Naja, hoff’ nicht darauf, nochmal hochzukommen; ist halt schon spät, und der starke Wind macht es auch nicht gerade einfacher.“ Nun gut ... ‘ne Platzrunde kann auch ganz lustig sein (Hab’ich mal sagen hören ;-). Also in den Discus gewuchtet, den Daumen gehoben und los ging’s. So mit 500m Ausklinkhöhe läßt sich dann auch schon was machen, dacht ich mir und stemmte mich gegen den Wind. Unerwartet schnell fiel ich kurze Zeit später in einen ordentlichen Bart, der mich prompt bis an die Basis beförderte. Unter der ersten Wolkenstraße stieg es noch ganz gut, und ich verfluchte ein wenig mein Schicksal, mangels Papieren und Vorbereitung nicht überland gehen zu können. Was soll’s dachte ich mir und bretterte ziellos die Strasse auf und ab. Die Straße trieb jedoch relativ schnell vom Startplatz ab, weshalb ein Straßenwechsel anstand. Also freudig ins Blaue gestochen, um schnell durch das zu erwartende Saufen (hab ich nicht gut im Winter bei Methero- Metaro- äh ... Wetterkunde gut aufgepasst!?) zu düsen... ähm ... grübel ... hier steigt’s ja!? Ich versuche vorsichtig, ein paar Kreise zu fliegen; das Vario steht fest auf 1, die Luft ist absolut ruhig. 500m später (vertikal) geht mir langsam auf, daß das Vario doch nicht kaputt ist, denn ich befinde mich zwischen den Wolken. Riesige Berge tun sich neben mir auf, das Vario steht weiterhin stabil auf ‘Eins’ und es macht sich langsam eine euphorische Stimmung in mir breit. Irgendwann befinde ich mich über den Wolken und steige immer noch. Ich verfluche das erste Mal, keine Kamera mitgenommen zu haben. Ich kann es kaum fassen, als ich mich später weit über 1000m über den Wolken befinde. Die Sicht in alle Richtungen ist unglaublich klar, der Horizont zeichnet sich als absolut scharfe Linie scheinbar irgendwo im Unendlichen ab, die Sonne brutzelt mir lustig auf die Haube und bis auf einen schnurgeraden Streifen, durch den

ich den Start hindurchschimmern sehe, ist unter mir alles weiß. Ich verfluche nochmal, keine Kamera mitgenommen zu haben. Ich befinde mich inzwischen irgendwo über Neustadt/Glewe, kann aber immer noch problemlos Kammermark erkennen, auch wenn es inzwischen schwer geworden ist, am Boden stehende Flugzeuge noch zu erkennen.

In 3000m Höhe macht sich so langsam die Ratlosigkeit breit. Das Vario steht weiterhin auf 'Eins'. Da ich keine Lust habe, durch 'Charlie' zu gurken und ich mir auch nicht mehr so sicher war, wie das mit dem Sauerstoff mitführen war, breche ich ab und beginne, gegen den Wind vorzufliegen. Unter den Wolken wird die Luft immer diesiger und man sieht immer weniger von der darunterliegenden Landschaft. Ich beschließe, die Hälfte der Höhe gegen den Wind zu verbraten und mich zurücktreiben zu lassen. Der Wind ist sehr stark und da ich immer wieder in die Welle gerate und entsprechend langsamer fliege, scheint es mir, als würde ich nur im Schrittempo vorankommen. Die Wolken beginnen sich später langsam aufzulösen und es fällt mir schwer, anhand der Wolken noch zu erkennen, wo die Welle steht, die noch da zu sein scheint, da ich immer wieder großflächige Gebiete mit stabilem Steigen finde. Ich komme mit ca. 2000m in Berlinchen an und falle in ein Gebiet, in dem es mit 2 bis 3 Metern konsequent nach unten geht. Meine unsystematischen Ausbruchsversuche aus dem Gebiet verpuffen wirkungslos und ich beschliesse, mich auf den Rückflug zu machen.

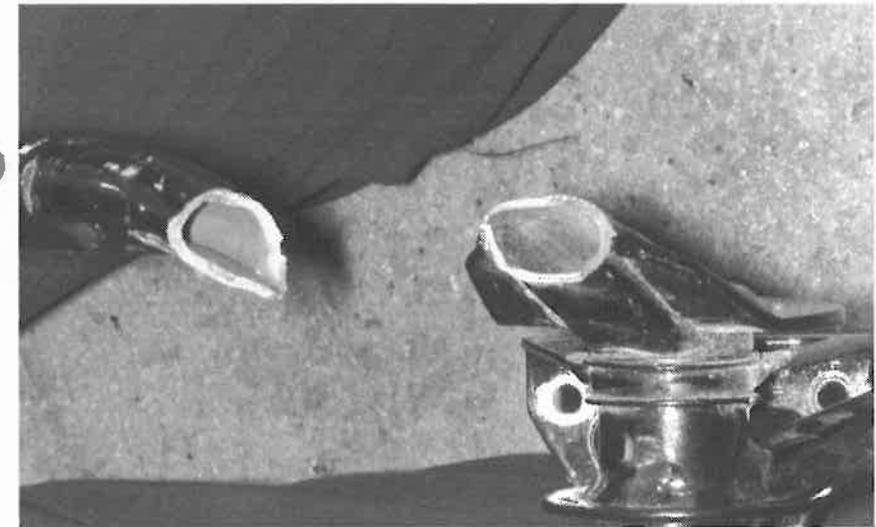
Inzwischen befinde ich mich wieder auf Wolkenniveau. Slalom um die Wolken nach Hause ohne sich Gedanken um die Höhe zu machen ist schon ziemlich genial. Leider geht selbst der höchste Flug mal zu Ende und ich schlage mit leichtem Grinsen irgendwann wieder zu Hause auf. Dank Robin befand sich noch der Logger im Flugzeug, welcher die 109km große „Platzrunde“ brav aufgezeichnet hat. Der Abschluss verlief wohl wie erwartet: Fanto erklärte, daß er, wenn er es gewußt hätte, auch mit Flugschüler in die Welle eingestiegen wär, ein Besänftigungskästchen half hoffentlich über diverse Neidattacken der Anwesenden hinweg und mir wurde ein Jahresberichtsartikel aufgedruckt. Fazit: *grins*

Jan „Gordon“ Gutsche

Anfliegen 2003

Nach etlichen Baustunden im Winter war es am 29.3.2003 soweit, die Früchte zu ernten. Endlich hieß es wieder Flugzeuge-Checken, Landefeld aufbauen, Pittys rausfahren und Winde in Stellung bringen. Aber bevor es am Sonntag richtig losgehen konnte, mußten die Flugzeuge aufgerüstet werden und die fahrenden Luxusvillen der AFV'ler aus der Flugzeughalle entfernt werden. Der Reichtum scheint auch vor den AFV'lern nicht halt zu machen, denn es befand sich auch eine kleine Jacht in der Halle, die natürlich keinem gehören wollte.

Jamil und ich hatten sich beim Briefing für die Instandsetzung der Pittys gemeldet und waren damit länger beschäftigt, als wir uns vorher ausgerechnet hatten. Denn Robin hatte die lustige Idee, das alte Vadda-Mobil (sprich: Mercedes 190) zum Pitty umzurüsten. Das Problem war nur dies, daß der alte Pitty wesentlich breiter als das Vadda-Mobil ist. Da mal wieder kein Zollstock in Kammermark aufzufinden war, mussten wir uns mit einem Besenstiel zur Messung behelfen. Die Messung brachte aber nicht viel Neues, denn daß es sehr knapp werden würde war auch schon durch Augenmaß zu erkennen. Das hieß also: das alte Geweih abschrauben und beim neuen Pitty



aufsetzen. Dabei stellte sich dann doch heraus, daß es passen mußte. Nach dem Markieren der Bohrlöcher konnte mit dem Bohren begonnen werden. Damit sollte dann auch das Abenteuer beginnen, denn die Karosserie sollte sich als harter Gegner herausstellen. Als wir gegen Abend immer noch bei den ersten beiden Löchern waren, faßte sich F2 nach etlichen guten Ratschlägen ein Herz und half uns. Nun hatte die Karosserie nicht mehr viel zu lachen, denn F2 stemmte sich mit aller Kraft auf die Bohrmaschine. Der Anblick seiner Arbeit war nicht schön und jeder Arbeitsschutzbeauftragte hätte wohl auch einen Herzinfarkt bekommen. Das Resultat konnte sich aber sehen lassen. Nun konnte das Geweih aufgesetzt werden und nach ein paar Korrekturen paßte es endlich auch. Nun hatten wir aber ein neues Problem, denn die Schrauben waren zu kurz. Zum Glück konnte Möhl von seinem Kochkünsten zum Schweißdienst abkommandiert werden und Ruck Zuck hatten die Schrauben die richtige Länge und das Geweih konnte befestigt werden. 'Projekt Neuer Pitty' konnte nachts um 0:30 so gut wie abgeschlossen werden.

Am nächsten Tag konnte es dann auch mit dem Fliegen losgehen. Das Wetter war für März richtig gut, nur der Wind hätte ein wenig geringer sein können. Aber man soll ja nicht gleich zum Anfang der Saison meckern. Nach kleinen Startschwierigkeiten konnten die Flugzeuge in die Luft gehen. Auch der neue Pitty konnte sich nun beweisen. Der erste Flugtag verging im wahrsten Sinne wie im Fluge und war schon viel zu früh vorbei. Die meisten Leute mußten wieder zurück nach Berlin. Eine kleine Mannschaft blieb in Kammermark, um gleich eine Woche Frühjahrslager anzuhängen. Chuck hatte sich zu diesem Abenteuer als Fluglehrer zur Verfügung gestellt. Der Wetterbericht für den Montag klang schon sehr gut, denn es war von mäßiger bis guter Thermik die Rede. Die Realität stellte sich als wesentlich besser heraus, denn der erste Flug mit dem Twin dauerte bereits über eine Stunde. Bärte mit 2-3 m/s waren keine Seltenheit sondern eher Normalität. Man hatte somit wieder die Chance, die Umgebung um Pritzwalk zu erkunden. Viel Neues gab es aber erstaunlicherweise nicht zu sichten. Ein Zirkus, der dabei war seine Zelte aufzuschlagen, war die Attraktion des Tages.

Die Stimmung war bei allen auf dem Höhepunkt und jeder wollte in die Luft. Insbesondere Robin konnte es gar nicht fassen und wäre am liebsten „über Land“ geflogen. Er schaffte an dem Tag den längsten Flug mit über 2 Stunden. Durch eine etwas harte Landung verlor der Twin bereits die erste Bugrad-Hutze der Saison. Wobei der bisherige Rekord wahrscheinlich von mir eingestellt wurde. Denn die Hutze hatte gerade mal 2 Flugtage gehalten. Die Arbeit kann man sich für die kommende Winterwartung also sparen. Leider ging dieser Tag auch wieder viel zu schnell vorbei.

Am kommenden Tag war Giesack unser Fluglehrer, da Chuck sich zu seinem 300km Motorflug aufmachen wollte. Der Wind hatte über Nacht doch erheblich zugenommen, so sollten die Landungen noch lustiger werden. Das Wetter war insgesamt leider nicht mehr so schön wie den Tag zuvor. Obwohl der Himmel ziemlich bedeckt war, gab es Thermik. Die Bärte waren durch den Wind ziemlich zerrissen und



Auch Matjaž war „Anfliegen“

Giesack ließ sich die Bärte aber erst recht nicht nehmen. Die Resultate waren die, daß der Twin ziemlich lange oben blieb und alle mitfliegenden Flugschüler ein wenig bleich aus dem Cockpit stiegen. Die Übelkeit ging anscheinend schnell vorbei, denn alle Piloten wurden auch beim bekannten Kammermark Bordservice gesichtet.

Nachdem Chuck von seinem 300km „Motor-gegen-Wind-Flug“ zurückgekehrt war, hieß es auch für mich, mit dem Twin in die Luft zu gehen. Die Thermik neigte sich schon dem Ende, aber es reichte noch aus, um ein wenig oben zu bleiben. Bei der anschließenden Landung sollte es dann aber zu einer besonderen Erfahrung kommen. Denn es kam zu einem Konflikt beim Bedienen der Bremsklappen. Ich wollte Bremsen und Chuck nicht, da die Räder dank der neuen Bremse blockierten (Anm. der Redaktion: ...und wir uns in Richtung Windsack bewegten). Chuck setzte sich dabei durch und da passierte es: Ich hatte den Bremshebel in der Hand. Wobei mir dies erst beim Stillstand richtig bewußt wurde. Ein wenig benommen schauten wir uns unser Werk an, und mußten feststellen, daß der Hebel offensichtlich angerostet und einem Ermüdungsbruch zum Opfer gefallen war. Leider war somit auch unser Frühjahrlager ins Wasser gefallen. Nach der Demontage des Hebels traten wir die Heimreise nach Berlin an. Zum Glück war das Wetter an den folgenden Tagen so gut wie gar nicht zum Fliegen geeignet, sondern entsprach eher einem Wintereinbruch, so daß sich der Ärger über das abgebrochene Frühjahrlager in Grenzen hielt. Trotzdem war es ein schöner Start in die Saison mit allen Höhen und Tiefen.

Björn „Zorro“ Appel

Johnny Wefeld

Ein Leben für die Akaflieg

Prof. Dipl.-Ing. Dipl.-Kfm. Hans Joachim Wefeld -genannt Johnny- geboren am 9. Dezember 1926 - gestorben am 25. August 2001, langjähriger Vorsitzender, Archivar und Ehrenvorsitzender der Altherrenschaft der Akaflieg Berlin, Gründungsvorstand und Ehrenmitglied der Akademischen Fliegervereinigung Berlin e.V.

Johnny hat Geschichte geschrieben. Wir verlieren mit ihm ein Stück gemeinsam erlebter Vergangenheit, die stets auch zukunftsorientiert war. Die Schilderung seiner Vita sei Ausdruck dankbarer Erinnerung. Sie soll Platz finden, in der von ihm selbst verfaßten Altherrenchronik, „Die vor uns flogen“.



Johnnys Traum von Jugend an war das Fliegen. Jahrgang, Wohnort und Epoche sahen da für ihn die „Pimpfenlaufbahn“ vor. Vom Modellbaufähnlein über den NSFK zur Segelflugschulung im Berliner Umland. 1943 wurde auch er - wie die meisten Berliner Oberschüler - als Luftwaffenhelfer zur Flak beordert. Sein Einsatz war in einer Großbatterie auf dem Gelände des heutigen Flughafens Tegel. Doch es gelang

ihm, über die Wochenenden weiterhin an Segelflugelehrgängen teilzunehmen. Nach seiner Bewerbung als Kriegsfreiwilliger und Dank

bester fliegerischer Zeugnisse wurde er 1944 Teilnehmer der in Fachkreisen heute noch bekannten Sonderlehrgänge zur Vorschulung auf den Raketenjäger Me 163 „Komet“. Diese Unternehmen fanden in Brünn, Laucha und Trebbin statt. Hier zählte Johnny zu den wenigen Piloten seines Jahrganges, die den legendären „Stummelhabicht“ flogen. Es folgte noch eine Motorflugausbildung bei der Luftwaffe - allerdings unter ebenso abenteuerlichen wie bedrückenden Verhältnissen infolge der angewachsenen feindlichen Luftüberlegenheit - und schließlich der Einsatz bei der 10. Fallschirmdivision in der Tschechei mit Gefangenschaft und Auschwitz-Aufenthalt.

Mit 53 kg getarnt als Jugendlicher und „unbrauchbar“ durch Gelbsucht wurde er „schon“ im Herbst 1945 in die Heimat entlassen. Johnnys spätere, persönliche Aufzeichnungen vermerkten kurz und knapp: Fliegerpullover gerettet! Rückblickend ist man geneigt, diesem Fliegerpullover, der ja damals ein ebenso nützlich wie wertvolles Statusobjekt verkörperte, eine gewisse Symbolkraft zuzueignen, denn was er selbst zu diesem Zeitpunkt nicht wußte - es war ihm ja noch ein Leben mit reichen fliegerischen Erlebnissen beschieden und zahlreiche ältere Akaflieger werden sich seines Erscheinens in eben diesem Kleidungsstück erinnern. Im übrigen aber quittierte Johnny die damit verbundene Vergangenheit mit bissig kritischem Humor - und mit ungeheurem Arbeitseinsatz. Mit dem bescheidenen Broterwerb als Hausverwalter und dank der treuen Mithilfe seiner Frau Helga wurden nacheinander zwei Studiengänge absolviert. Den Dipl.-Ing. erwarb er an der Technischen Fachhochschule Berlin. An der TU Charlottenburg erlangte er den Diplom-Kaufmann. Fünfzehn Jahre lang wirkte er als leitender Angestellter - zuletzt als Prokurist in Westberliner Unternehmen - bis er dann für weitere 18 Jahre als Hochschullehrer für das Fachgebiet Betriebswirtschaftslehre an eben seiner ersten Bildungsstätte tätig war. Darüber hinaus leitete er dort mit großem Einsatz das historische Archiv der Hochschule. Sein Werk: „Ingenieure aus Berlin - 300 Jahre technisches Schulwesen“.

Neben seinem Engagement in Bildung und Beruf hatte Johnny bereits 1948 wieder Kontakte und Aktivitäten in Sachen Fliegerei aufgenommen. Sie führten zunächst zur Mitgliedschaft im Luftsportklub

Lilienthal - und nach Aufnahme seines Studiums an der TU zum Eintritt in die Akaflieg Berlin - Beginn des Wintersemesters 1950. Dort gab es - gleichermaßen wie auch heute noch, reichlich und vielerlei Arbeit. Innerhalb derselben solche, die ganz gern gemacht wurde und aber auch andere, die man lieber liegen ließ. Zur letzteren zählte Kasse, Verwaltung, Archiv, Spendenangelegenheiten, Schreibdienste aller Art usw. Dies alles - und noch mehr - übernahm nun Johnny! Freiwillig, gewissenhaft, einfallsreich - und wie wir wissen - lebenslang. Nach erlangtem Studienabschluß trafen ihn ähnliche Aufgaben auch als Alter Herr. Dank und Anerkennung mündeten 1985 in die Position des AH-Vorsitzenden - und schließlich, nach langer, verdienstvoller Tätigkeit in die des Ehrenvorsitzenden der Akaflieg.

Sein Wirken ist verknüpft mit wichtigen Ereignissen und Meilensteinen der Akaflieg-Entwicklung nach 1945. Das Archiv: Es war für ihn mehr als die Sammlung alter Adressen, Fotos, Filme und Dokumente. - Verschollene AH's wurden ausfindig gemacht, weit entfernt wohnende persönlich aufgesucht, Urlaubsreisen nach Übersee mit AH-Kontakten verbunden. Die fruchtbare Zusammenarbeit mit Rolf Model sei hierbei besonders erwähnt. Nicht wenige der so ausgegrabenen AH's bereicherten dann die mittlerweile zur Institution gewordenen AH-Treffen. Geschichte und Geschichten wurden so lebendig. Ideen- und Erfahrungsaustausch schafften mancherlei Anregung für die junge Generation. Darüber hinaus aber griff Johnny das Thema Archiv weit umfassender auf und fand hierin Ansatz und Motivation zum ausgedehnten historischen Forschen in Sachen Akafliegs. Das Ergebnis dieser mit großem Fleiß und Engagement unternommenen Arbeit ist die Schriftenreihe der Akaflieg Berlin, insgesamt 7 Broschüren. (Für Außenstehende sind diese in der Anlage nochmals aufgeführt.)

Die PFUI-Altherrengemeinschaft

Auch unter den Berliner Akafliegern gab es solche, die ihr Studium erfolgreich beendeten, in relativer Nähe zum Flugplatz einen Job fan-

den - und dann natürlich weiter fliegen wollten. Diese Jung-Altherren sollten möglichst der Gruppe nicht verloren gehen. Geeignete, vereinsegestaltende Ideen waren also gefragt - und jemand, der sie umsetzt. Johnny packte es an. Eine erste private Haltergemeinschaft wurde gegründet, 1966 in Ehlershausen. Die nötigen Regeln für gemeinsame Betriebsabläufe wurden entwickelt, Kostenaufteilungen geklärt - und das Zusammenleben von Alt und Jung erprobt, manchmal auch befördert mit Johnnys trocken überzeugendem Charme. Weiterer Zuspruch jedenfalls bestätigte den Erfolg des Konzeptes. Ein zunehmender Flugzeugpark verlangte 1973 den Bau der Altherrenhalle. Und die Betriebserfahrungen mit der größer gewordenen Haltergruppe führten zur Gründung der „Privatfliegenden und integrierten Altherren G.b.R.“ Witzigerweise dann PFUI-AH's genannt. Schaut man in die Analen dieser Epoche bis Ende der achtziger Jahre, so wird man finden, daß während dieser Zeit sehr viel bewegt worden ist. - Zwei Flugzeugprojekte, - die B12 entwickelt, erprobt und im Einsatz, - die B13 weitgehend fertiggestellt, - die zweite Akaflieg-Winde in Betrieb, - Unterkunftsrenovierung in Ehlershausen, „Altsackhalle“ - schon erwähnt — und Bau der großen „Blauen Halle“, - Einrichtung der TU-Werkstatt in Berlin, - Dazu wurde fleißig geflogen, Idaflieg-Treffen beschickt, AH-Treffen veranstaltet, Hertel-Lehrgänge durchgeführt usw. Diese bemerkenswerten Leistungen wären ohne die logistische Mitwirkung der PFUI-AH's nicht möglich gewesen. Aber auch die übrige Altherrenschaft brachte sich - wie stets - mit ein. In beiden Gruppierungen wirkte Johnny jahrelang als Vorstand. Organisation und Verwaltung waren seine Sache - dazu völlig unpathetisch, kam von ihm ein wichtiges Stück Gemeinschaftsgeist. Fast jeder Jahresbericht aus dieser Zeit erwähnt dankbar die entscheidende Mitwirkung der PFUI-AH's. So schien dann eigentlich das Berliner Akaflieg-Dasein ganz trefflich geregelt, wenn man mal absieht von der verdammt weiten Anfahrt nach E-dorf. Ausdruck eingespielter Akzeptanz war ja auch die Stationierung zahlreicher Wohnanhänger, mit deren Existenz die wichtige Pflege des sozialen Miteinander wesentlich erleichtert wurde. So manche „abendliche Dämmerstunde“ konnte da genossen werden. Dann aber geschah etwas völlig Unerwartetes. Es kam die Wende.

Johnny, die Akaflieg und die Wende

Nun vom Mantel der Geschichte umweht - und sicherlich auch mitgerissen von allgemeiner Aufbruchstimmung reifte schnell der von Alt und Jung getragene Entschluß, Umschau zu halten nach einem neuen, in Berliner Nähe gelegenen Fliegerdomizil. Denkend, handelnd und motivierend war Johnny hier sogleich dabei. Mehrere Erkundungstrupps schwärmten ins Berliner Umland - Beginn 1990. Es wurde besichtigt, verhandelt, erwogen - auch geflogen - Erstflug der B 13 in Strausberg - Sommerlager in Wittstock - reichlich diskutiert und resümiert, vieles dann auch revidiert, und fast auch schon ein wenig resigniert. Denn nach 9000 Erkundungs- und Erfahrungskilometern war immer noch keine den Akafliegbedürfnissen gemäße Lösung beschlossen. Es gab schon Dissidenten, doch Johnny blieb beim harten Kern. Die Zeit schien davonzulaufen, es war Herbst '91 und die Birnen des Herrn von Ribbek auf Ribbek im Havelland waren just gepflückt - da wollte es das Schicksal, daß Kunde kam von einer Liegenschaft in der Prignitz, genannt Kammermark. Und da machte sich auf dieser Trupp des harten Kerns, um zu sehen, was es denn sei. Wobei einer von ihnen gesagt haben soll: Das ist es! - Der hieß Johnny. Die Aktivsah sah es auch so und man blieb an der Sache dran. Die Stadt Pritzwalk bot Schützenhilfe. Am Ort gab es den Flugplatz „Sommersberg“, auf dem der Pritzwalker Verein „Wolf Hirth e.V.“ flog. Es gab vage Pläne zu einer Verlagerung nach Kammermark, denn dieses Land war im Gegensatz zum Sommersberg allein in der Hand der Stadt. Also geklärte Eigentumsverhältnisse, eher selten in den neuen Bundesländern zu finden. Zunächst verhandelte die Akaflieg gemeinsam mit den „Pritzwalkern“. Johnny hat von Anfang an diese zum Teil schwierigen Verhandlungen begleitet. Nach dem „Ausstieg“ des Pritzwalker Vereins (mangels finanzieller Rücklagen und fehlender öffentlicher Fördermittel des Landes Brandenburg - die Stadt konnte erst recht kein Geld beisteuern) wurde die Realisierung zunächst fraglich. Würde die Stadt Pritzwalk mit den Studenten der Akaflieg allein ins Geschäft kommen wollen und einen zweiten Flugplatz haben wollen?! Die PFUI-AH's wurden umgegründet zur Akademischen Fliegervereinigung e.V. (AFV) mit satzungsmäßiger, mit-



tragender Bindung an die Akaflieg. Klar, daß Johnny dann auch den Vorsitz zu übernehmen hatte, so geschehen am 1. Dezember 1991. Damit traten zwei Vereine, jeder mit seinem eigenen Potential, auf den Plan und es gelang, die Stadt Pritzwalk für das Projekt „Segelflugplatz-Kammermark“ zu gewinnen. Gemeinsam mit den Vorständen von Akaflieg und AFV wurden die Verhandlungen konkreter. Dabei ergänzten und unterstützten sich die Generationen bestens. Die Stadt war von der Konzeption überzeugt. Nun blieb aber noch die Zusammenführung der beiden e.V.'s zu einer Gruppierung. Es kam die Lösung mit der Flugplatzgemeinschaft Pritzwalk-Kammermark G.b.R., gleichrangig gebildet von beiden Vereinen und vertreten durch deren Vorsitzende. So war schließlich der gewünschte Vertragspartner geschaffen, der nun auch die nötige Augenhöhe bot. Pritzwalk zeigte sich zufrieden und nach längerem Ausschweben und zähen Pachtzinsverhandlungen erfolgte am 4. Mai 1993 die Unterzeichnung des Pachtvertrages - übrigens nicht ohne Hinzuziehung öffentlichkeitswirksamer Persönlichkeiten. Ein für die Akaflieg bedeutsamer Meilenstein mit historischer Nachhaltigkeit war gesetzt. Das Unternehmen Kammermark generierte natürlich vielfältige Wechselbeziehungen zwischen Johnnys persönlichem Wirken und

der Gruppe, die ja auch unerhörte Arbeitsleistungen aufbrachte. - Für alle bedeutsam entstand so ein gemeinsamer Lebensabschnitt, bei dem einige in besonderer Nähe zu Johnny standen und damit auch zu einem Teil seiner Vita wurden: Helmut Schmidt, genannt der Kanzler, zu dieser Zeit erster Vorsitzender der Aktivienschaft. Rückgrat und „Mit-anstifter“ für alle Unternehmungen in dieser Epoche. Achim Leutz vom AFV, erfahren im Umgang mit höheren Amtsstellen. Die offizielle Zulassung des Platzes war sein Werk. Rainer Döring vom AFV übernahm Projektierung und Betreuung der umfangreichen Baumaßnahmen - (übrigens zu Anfang gegen seine eigene Überzeugung!). In schicksalhafter Funktion: Manfred Prang, damaliger Vorsitzender des Pritzwalker Fliegerclubs „Wolf Hirth“. Er war der Überbringer der „frohen Kunde“ über die Liegenschaft Kammermark. Nach erlangter amtlicher Zulassung im Frühjahr '94 fanden dann am 2. April d.J. die ersten Starts auf eigenem Platz statt. Ein großer Augenblick für alle, angereichert durch Freude und Zufriedenheit über die 1200 m lange Piste in robustem Edelgrün. Endlich konnte in diesem Jahr ein großes, heimisches Sommerlager abgehalten werden. - Bei herrlichem Wetter - Fliegen satt. Die Annalen belegen: Auch Johnny schwang hoch und weit sich in die Lüfte. - übrigens als ältester Pilot dieser Veranstaltung! Das Unternehmen Kammermark war damit in die Nutzungsphase gelangt - und man konnte sagen: Die Wende haben wir geschafft.

75 Jahre Akaflieg Berlin

Natürlich entging es unserem Archivar Johnny nicht, daß mit dem Jahr 1995 ein Jubiläum zu begehen war. Wir verdanken ihm die zu diesem Anlaß verfaßte Chronik „75 Jahre Akaflieg Berlin“. 137 Seiten, reich bebildert, interessant und spannend zu lesen, auch für Außenstehende. Aber auch die diesem Ereignis gewidmete Festveranstaltung war das allen in bester Erinnerung gebliebene Werk seiner Initiative. - Hier besonders hervorzuheben, die den Charakter der Akaflieg kennzeichnenden, flugwissenschaftlichen Vorträge eigener Alter Herren - und die Ehrung der Akaflieg mit der Daidalos-Medail-

le durch den Deutschen Aero Club. Nicht vergessen wollen wir die Öffentlichkeitsarbeit, die Johnny bei solchen Gelegenheiten inszenierte, und die es möglich machte, die Akaflieg bei Behörden und Sponsoren erneut ins Rampenlicht zu bringen.

Das AH-Treffen 1997

Mittlerweile hatte sich Kammermark zum anerkannten und für viele auch zum lieb gewordenen, heimatlichen Fliegerdomizil entwickelt. Der Flugbetrieb war eingespielt - und die fliegenden AH's - Johnny eingeschlossen - gruppierten sich mit ihren Wohnmobilen malerisch im nahen Umfeld. - Dazu der zahlreich herumtollende Nachwuchs. Ein Zeichen von „Wellness“ und Vertrauen in die Zukunft. Für Johnny - inzwischen über 70 Lenze - ein guter Zeitpunkt, sich aufs „Altenteil“ zurückzuziehen. So bot ihm das AH-Treffen 1997 Anlass und Gelegenheit, den AH-Vorsitz der jüngeren Generation zu überlassen. Wir freuen uns, daß Ingrid Maßwig diese Aufgabe übernommen hat. Johnnys Lebensleistung für die Akaflieg kann in gebührender Weise kaum gewürdigt werden. Dank und Anerkennung fanden Ausdruck mit dem Titel des Ehrenvorsitzenden. Mit dieser Ehrung versehen hat Johnny aber nicht aufgehört, sich dem Thema Akaflieg weiter zu widmen. Trotz mittlerweile aufgekommener gesundheitlicher Beeinträchtigungen schaffte er es noch, die meisterlich verfaßte Darstellung von Lebensläufen ehemaliger Berliner Akaflieger fertigzustellen. Die eindringliche Schilderung der Beziehungen zu zeitgleichen historischen Ereignissen stellt diese Arbeit in den großen Rahmen deutscher Luftfahrtgeschichte. Der Titel: „Die vor uns flogen“, erschien im Jahr 1999. Bald notwendig werdende Krankenhausaufenthalte, die dann auch länger und häufiger wurden und Johnnys einhergehendes, persönliches Befinden ließen schließlich die Kontakte zu ihm spärlicher werden. Eine Zeit, die auch den Freundeskreis sehr betroffen machte. Johnny verstarb am 25. August 2001. Wenn wir hier nun mit einem ehrenden Gedenken an Johnny schließen, dann wollen wir nicht vergessen, daß er sein gesamtes Akafliegleben lang begleitet wurde von seiner Frau Helga. Ihre stete Fürsorge

erlaubte es ihm, diesen Weg - mit uns - zu gehen. Dank an Helga! Es bleiben Wunsch und Hoffnung, daß nachfolgende Generationen nicht nachlassen, die Akafliegeidee weiter zu bewegen, das Studium zu verknüpfen mit persönlicher Teilnahme an neuen flugtechnischen Entwicklungen und in Gemeinsamkeit Verantwortung zu tragen. Johnny würde sich freuen.

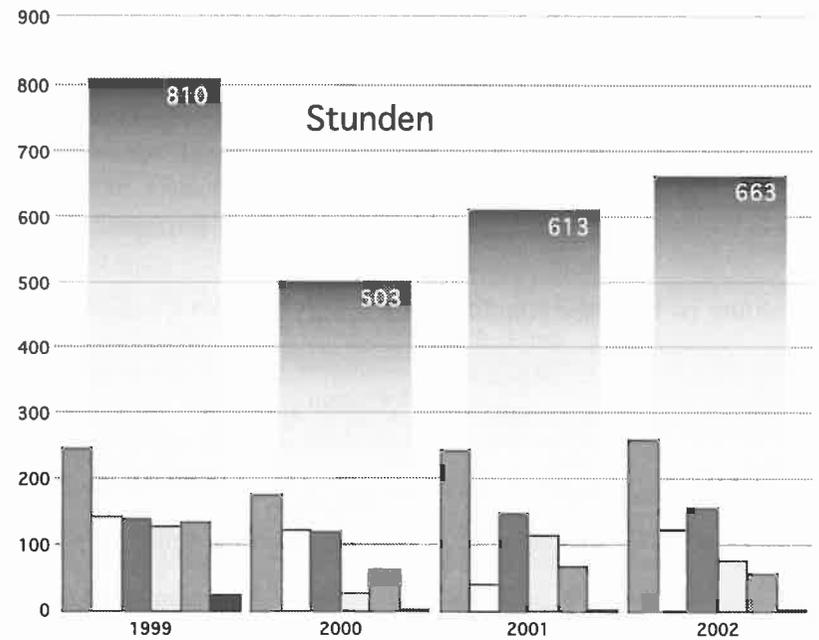
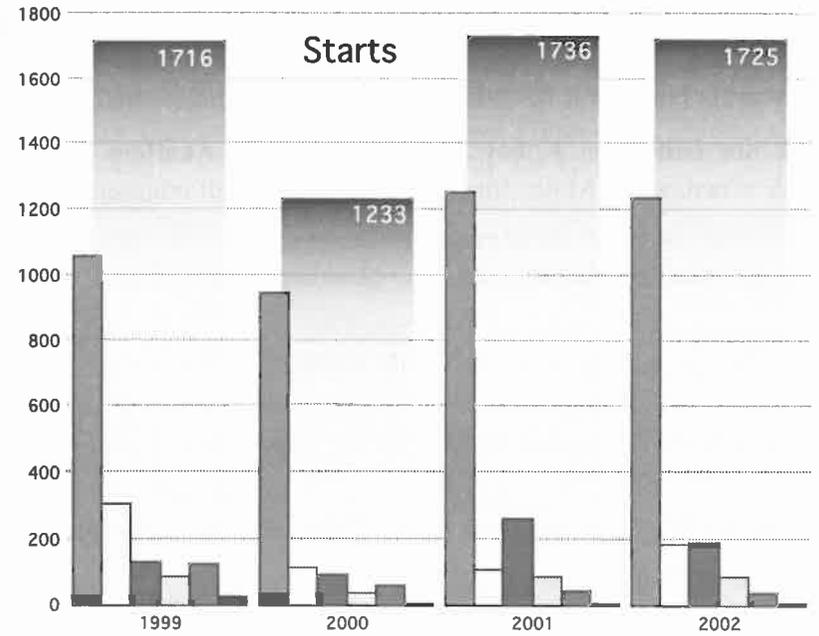
AH Konni Kauffmann - Jahrgang 26 -





Starts	1999	2000	2001	2002
Starts	1056	942	1250	1231
ASW15	305	113	107	183
ASW24	129	89	261	191
B13	83	31	81	84
B13	120	58	37	36
B13	23	0	0	0

Stunden	1999	2000	2001	2002
Stunden	244	175	242	257
ASW15	143	123	40	121
ASW24	140	120	148	155
B13	129	25	115	75
B13	132	60	68	55
B13	22	0	0	0



AH/AD-Nachrichten

Unser AH Jochen Zimmermann hat im August/September 2002 die Aktiven als Fluglehrer beim Hertellehrgang 2002 unterstützt.

Dank der Hilfe von Konny Kaufmann hat die Akaflieg für Ihre Winde einen neuen Motor für Ihr Windenfahrgestell erhalten.

Endlich hat auch die Altherrenschaft es geschafft eine Internetseite unter der Akaflieg einzurichten.

Karsten Koppel und Ralf Wegner haben bei den 6. Offenen Landesmeisterschaften 2002 vom 28.7. - 11.8.2002 in Neuhausen in der Clubklasse den 5 Platz bzw .den 22 Platz belegt und bei den Ost-Norddeutschen Segelflugmeisterschaften 2001 vom 4.-18. August den 23. Platz bzw. den 41. Platz.

Neu zu den Alten Herren/Damen sind 2001/2002 hinzugekommen:

- Christiane Hoppmann
- Gerhard Adelhoefer
- Gero Putzar

Verstorben:

Jürgen Voigt

Im Oktober 2002 verstarb Jürgen Voigt.
Jürgen war in der Akaflieg um 1968/69 aktiv.

Prof.Hans J.Wefeld

Johnny ist im Alter von 74 Jahren am 25.08.2001 verstorben.

Christof Hofmann

Christof verstarb im Jahr 2001.

Wir werden in Ehren und guter Erinnerung behalten.

Unsere Alten Damen und Herren

Adam, Volkmar	Grundhoff, Peter
Adelhoefer, Gerhard	Hager, Günter
Ahrens, Gerd	Hefer, Dr. Gerd
Alwes, Detlef	Hermannspann, Fred
Aminde, Prof. Dr. Hans-Joachim	Herz, Konrad
Anders, Stefan (geb. Gernhardt)	Hoffmann, Ekbert
Backhaus, Friedrich-Wilhelm	Hoppmann, Christiane
Behrndt, Dieter-Detlef	Horn, Ulli
Beil, Franz	Jaquemotte, Klaus-Peter
Bergner, Mathias	Kahle, Wulf
Bertram-Röpling, Dr. Sabine	Kaßbohm, Sven
Bethge, Prof. Dr. Heinz	Kassner, Dr. Jochen
Blech, Georg	Kauffmann, Konrad
Bloem, Dr. Theodor	Kleimann, Manfred
Blumberg, Dieter	Knopf, Dr. Eike
Bose, Shibani	Kopetsch, Roland
Braun, Peter	Koppel, Karsten
Bremer, Gregor	Krahn, Rudolf
Brönner, Dietrich	Kranz, Curt
Bühler, Bernd	Lachenmann, Dr. Rudolf
Bunk, Helmut	Laucht, Dr. Horst
Dörfler, Dr. Thomas	Lentz, Jörg
Dörfler, Siegfried	Lentz, Jutta
Döring, Rainer	Leutz, Achim
Dörrscheidt, Dr. Arno	Leutz, Valeska
Etzold, Dr. Frank	Leyh, Uwe
Friedrich, Holm	Luz, Edith
Friedrich, Prof. Dr. Frank	Luz, Ingo
Friedrichs, Ernst-Günter	Märtin, Dr. Herbert
Ganschow, Hermann	Maßwig, Ingrid
Giesecke, Wolfgang	Maßwig, Klaus
Griese, Hans-Jörg	Mattig, Hans-Werner
Gröllmann, Peter	Mehlhose, Rainer

Menzel, Herbert
 Mertins, Brigitte
 Mertins, Kai
 Micke, Horst
 Molzen, Michael
 Nasser, Dr., Mohammad
 Neumann, Eduard
 Neumann, Heiner
 Nietzer, Martin
 Oehler, Prof. Dr. Claus
 Paulke, Reiner
 Peltzer, Inken
 Peter, Uwe
 Pleizier, Martin
 Prautsch, Dr. Werner
 Putzar, Gero
 Reich, Dieter
 Rodloff, Gerd
 Röpling, Jörg
 Rosch, Hartmut
 Ross, Hannes
 Rottberger, Michael
 Schaller, Isabel
 Schmiderer, Alfred
 Schmidt, Helmut
 Schmidt, Leo
 Scholz, Ingo
 Schönleber, Doris
 Schönleber, Gerhard
 Schönleber, Ulrich
 Schönleber, Ulrike
 Schreck, Gerhard
 Schubert, Matthias
 Selle, Rainer
 Sommer, Peter
 Specowius, Winfried

Speidel, Dr. Lothar
 Stemme, Dr. Rainer
 Thomas, Prof. Dr. Hans-Joachim
 Thorbeck, Prof. Dr. Jürgen
 Tolksdorf, Irmgard
 Uebel, Giselher
 Ulrich, Petra
 Urzynecok, Frank
 Vießmann, Klaus
 von dem Hagen, Gerd
 Wagner, Markus
 Weck, Hans Jürgen
 Wegner, Ralf
 Werner, Wilhelm
 Zelter, Burkhardt
 Zimmermann, Jochen

Ehrenmitglied:
 Remm, Horst

(Diese Namensliste wurde nach
 den postalisch erreichbaren
 Mitgliedern erstellt.)

geschafft haben ...

... den Motorseglerschein: Möhl, Kaiser
 ... den Segelschein: Rotkäppchen, Robin, Gordon, Nörgel,
 Christian und Smokie

... die Fluglehre:
 Chuck

... Möhl die „Erlangung“ des
 Windenfahrerscheins,
 als Urmel 'mal
 die Ausbildungsakte
 aufräumte



... die Akaflieg (u.a.):

- das Zulassungsverfahren für die B12 25 Jahre nach ihrem
 Erstflug ein gutes Stück voranzubringen
- nach jahrelangen Mühen, sich recht preisgünstig ein neues
 Vereinsfahrzeug zu verschaffen.

... Kaiser: den alten Bus polizeilich abzumelden (s.o.)

... Smokie: den neuen Bus polizeilich anzumelden (s.o.)

... die Akaflieg wieder Wettbewerbspiloten hervorzubringen:
 So wurden z. B. chuck und Möhl bei der Canitzer Strecken-
 flugwoche 2002 Vorletzter und Letzter; erzielten dabei die
 größten Abweichungen von der Tagesaufgabe

... Möhl es, dafür wenigstens einen Preis zu ernten: eine Kaffee-
 maschine für ausgeschlafeneres Fliegen

... André bei dem in Kammermark stattfindenden Bundesjugend-
 vergleichsfliegen einen guten 43. Platz (bei dreiundvierzig
 Teilnehmern)

... André dafür einen wertvollen Buchpreis zu ergattern (Kassera).
 Mal sehen, ob's hilft

.... Kaiser und Rotkäppchen den Weg in den Kreis der förderungs-
 würdigen Piloten (Berliner D-Kader)

- ... Anderle die platznächste Außenlandung ca. 5min. nach seinem Start mit nunmehr dem „Discus“ (die ASW15 war ja schon breitgeflogen (siehe „nicht geschafft...“))
- ... Anderle, dabei konsequent die eindringlich mahnende Fahrwerkswarnung als unerklärliches Logger-Piepen zu deuten und somit auf dem Rumpf „rollend“ zu stranden
- ... Chuck etwas verärgert als einziger noch verfügbarer Rückholer ohne großes schlechtes Gewissen zu einem Streckenflug zu startete
- ... WingCommander die BZF Ehrennadel für sicherheitsbewußtes Funken, nachdem er es schaffte, einen anfliegenden Motorsegler auf entgegengesetzt landende Segelflugzeuge aufmerksam zu machen. Leider hat der Motorsegler es sich dann doch spontan anders überlegt und ist erstmal wieder abgedreht
- ... Nörgel, im Jahresbericht des Idaflieg-Präsidenten nicht namentlich erwähnt zuwerden. Die Anwesenden Berliner wußten trotzdem sofort, wer gemeint war (Zitat: „Boah ... das war ja 'n geiler Überflug ... wer war'n das? ... Ach!? ... der Flugschüler !?“)
- ... Kaiser die weiteste Außenlandung (140km), dicht gefolgt von Möhl (120km)
- ... Kaiser mit 2189 Punkten den alten Snake-Rekord zu brechen
- ... Nörgel es während des Frühjahreslagers 2002 eine große Summe Geld in Eis zu investieren. Nach seiner Überlandeinweisung schaffte es die gesamte kammermärkische Belegschaft, sich in zwei Bullis zu quetschen, den Twin einzutüten und die versprochene Belohnung abzuholen. Nörgels Augen beim Erscheinen der Rückholmannschaft waren fast so groß wie die Mägen der einzelnen Beteiligten.
- ... Chuck als Windenfahrer gerade hinter der schützenden Tür zu verschwinden, als eines der Seile, die er gerade am Pitty eingehängt und damit schon in Richtung Start unterwegs glaubte, mit peitschendem Knall einschlug (Pitty-Fahrer war der sportliche WingCommander, der die Sollbruchstelle schon durch pures Anfahren zum Bersten brachte)

- ... Inken, Windenfahrerin Ise durch zielgenaues Abwerfen ihrer Kopfbedeckung im Windenstart zu verblüffen (Diese wurde ihr durch einen sanften Luftzug infolge nichtgeplanter Haubenöffnung vom Kopf gepustet)
- ... Schlot, Chuck bei einem Überlandflug in Neuhausen dazu zu überreden, eine Zwischenlandung zum Pinkeln einzulegen
- ... Anderle, in einem Windpark Don Quichote nachzuspielen. Mit der ASW 15 war die Rolle offenbar nicht abgestimmt.
- ... Zorro und Chuck den Bremsklappenhebel bei einer Landung erfolgreich vom Twin zu entfernen und Hersteller Grob davon zu überzeugen, uns einen neuen Hebel zu spendieren. So konnte die von Kugel etablierte Testreihe fortgesetzt werden.
- ... der bis dahin als Björn bekannte Zorro die frisch zugeharzte 'Z'-förmige Bremsschirmkulisie „mit einem Streich“ wieder aufzulexten.
- ... Vadda zum wiederholten Male, beim Öffnen der Windenmotorhaube in der Halle die Deckenbeleuchtung mit Getöse zu zerstören
- ... Möhl erstmalig selbiges
- ... und Gordon (wer noch? Langsam könnte man darüber nachdenken, die Position der Lampe an der Decke zu verändern)
- ... Chuck, sich bei diesem nunmehr routinemäßigen Vorgang deutlich weniger zu erschrecken
- ... Diverse, beim Herausfahren aus der Alten Windenhalle nicht erst den Umweg um die Reifenkiller zu machen
- ... beim Herausfahren der Winde:
 - Chuck den TATRA-Motor (Stößel gebrochen)
 - Möhl die Tür des Blauen Busses zu demolieren
- ... ein Unbekannter, Super aus Kanistern in den Magirus Deutz zu tanken und den Motor ordentlich zum Husten zu bringen (Chuck versichert, Diesel von Sprit unterscheiden zu können und hatte bei seinem Betankungsversuche außerdem noch Edi als 'backup checker' dabei)



- ... Fanto, die neue B13-Haubenmimik effektiv zu zünden.
- ... Robin, alle Akafliegfallschirme in Rekordzeit vom Fallschirmaufbewahrungsregal zu holen ($t < 1s$)
- ... Fräulein Carolin das Frühjahreslager eine Woche vorzuverlegen, um dann den Flugbetrieb wegen noch zu schlechten Wetters zu verlassen.
- ... Chuck, durch reines Unterbrechen der Kaubewegung im Fluge, dem Flugschüler mitzuteilen, daß gerade etwas sein Mißfallen erregte
- ... Karo + willfähigeres Team die Politur des Parketts im Festsaal
- ... Robin, B13-Instrumentenpilze in Serie zu bauen
- ... Edì, VdHs kostbare SB5-Farbe auf die Bürotür zu klatschen - die „Tür der tausend Nasen“

- ...Zorro und Nörgel, es einem außengeländeten Piloten in Canitz beizubringen, daß sie doch erst noch einmal bei McDoof halten müßten, bevor sie sich an das anstrengende Abrüstverfahren machten. Trotz des Zwischenstops war unsere Mannschaft schneller als die der Leipziger. Die Leipziger hingegen waren besser ausgestattet.
(2 Bier im 'Janus'-Gepäckfach, Kasten im Auto)
- ... Zorro und Christian, die Plagiatus-Auszeichnung für perfekt aufeinander abgestimmte Aktivierungsanträge
- ... unser männlicher Twin, eine Anzeige wegen sexueller Belästigung
- ... Möhl, das „auf die Nase gehen“ der B12 live von außen mitzuerleben. Der von ihm geflogene Discus grub sich Bruchteile von Sekunden später ein.

nicht geschafft haben/hat...

- ... die schlafmützige Redaktion des letzten Berichtes, sich des eigentlich bemerkenswertesten Akafliegers des Berichtszeitraumes rechtzeitig zu entsinnen und unterschlug ihn prompt



bei der Auflistung der Aktivschafft: Mathias „Quitschie“ Bergner (dabeigewesen bis April 2000). Wer könnte ihn jemals vergessen?

- ... leider Lars Urban (früher Freier Mitarbeiter des Deutschen Technikmuseums Berlin), die AB4 durch einen kompletten flugfähigen Nachbau wieder zum Leben zu erwecken
- ... Anderle, die ASW15 von Neuhausen ohne einen Umweg über die Werkstatt nach Kammermark zu fahren
- ... Caro es, die Flugschüler davon zu überzeugen, an einen wunderschönen Sonntagabend den Flugbetrieb vorher abubrechen, da sie doch unbedingt nach Hause wollte
- ... Nörgel, Tiefe-Überflug-Gelüste abzulegen.
- ... die Akaflieg, in den letzten drei Jahren zum Sommerlager die heimatlichen Gefilde zu verlassen.
- ... Nörgel in seiner bisherigen Karriere am 'Abfliegen' teilzunehmen. Wurde ihm etwa zugetragen, daß das „Fliegen“ im Wort oft nichts bedeuten muß und die Veranstaltung eher mit Arbeit zu tun hat? (Ein ähnliches Phänomen zeichnet sich beim „Anfliegen“ ab)
- ... Rotkäppchen beim Anhänger-Rangieren auf dem TU-Gelände unbeteiligte Autos zu schonen.
- ... ebendieser, beim Blauen Bus sanft auszukuppeln (Das Aluguß-Pedallager versagte infolge beidbeinigen Draufspringens(?) kläglich
- ... ebender einen „Heimflug“ von der Canitzer Streckenflugwoche bruchfrei zu absolvieren. Es sprachen auch zu viele Faktoren gegen eine einfache Landung:
 1. Es gab noch Thermik (!), die eine schulmäßige Landeeinteilung durch unerwarteten Höhenzuschlag erschwerte und dem Piloten somit eine lange, ungewollte Gleitstrecke im Endteil sicherte
 2. das Landefeld-Auswahl-Kriterium des Piloten ist zu hinterfragen: in etwas: „Ich kenne die Wiese genau, bin da oft mit meiner Enduro durchgefahren“(???)



- ... Fanto, stark verärgertes bis gewalttätiges Verhalten bei Anrede mit leicht modifiziertem Spitznamen abzulegen.
- ... André bei der telefonischen Landemeldung und Rückholanforderung zu einer seiner Außenlandeversuche jemals den Verdacht aufkommen zu lassen, daß etwas kaputtgegangen sein könnte.
- ... Anderle, bei 300m Platzbreite mit dem Rettungswagen an der (stehenden) Neuen Winde vorbeizufahren.
- ... Anwärter Petka, 'Akaflieg-Spaziergänge' direkt im Anschluß an das Abendmahl ins Lebens zu rufen. So ging er regelmäßig (gekränkt?) allein und überlies den Zurückgebliebenen die Abspühlfrage (=> raffinierte Vorgehensweise, die erst zu spät durchschaut wurde ;-)
- ... Christiane beim Rückholen auf den Berlin-Brandenburger Meisterschaften, Gespannwedeln zu unterdrücken. Dem stabilsten Hänger der Welt hat der Einschlag in einen Baum wenig geschadet. Er konnte noch am gleichen Tag (allerdings Stunden später) das Rückholen fortsetzen. Dem Zugfahrzeug ging's da deutlich schlechter: Er laborierte noch ein halbes Jahr an den Spätfolgen.

... Christina, bei ihren 50km-Flug Giesack ein einziges mal im Funk zu verstehen.

... Édi (kurzeitig auch 'mal als PattEx-Bert bekannt), jemals Arbeitshinweisen zu trauen, die auf den Erfahrungen Anderer beruhen. So scheiterte beispielsweise der Versuch, einen halben Quadratmeter Teppich unter einem Kilogramm Klebstoff-Verbrauch zu fixieren.



... Keks als ASW15-Schülerin bei allen ihrer Flüge jemals die magische 3h-Grenze zu touchieren

... chuck als Urheber der Weihnachtskarten, ein stimmungsvolles Motiv zu finden. Kommentar unseres alten Herren Konni Kauffmann auf der Jahreshauptversammlung: „Es erinnert mich an einen abfliegenden Schlachtflieger nach erzieltm Volltreffer“



Sprüche

„Ich will mich jetzt dem Leistungsfliegen widmen und brauch' im Winter wieder Leute die reparieren“

„Du back' erstmal Deine Torte!“

„In meinem 'Kassandra' stand... „ (In Anlehnung an ein weit verbreitetes Segelflug-Lehrbuch von W.Kassera)“

„Überm Sommersberg steht der Hammer“ (Ist die Anwesenheit holder Weiblichkeit auf dem Nachbarflugplatz der Grund?)

„Das war kurz und heftig“ (Liason mit einer Südost-Europäerin)

„Ich möchte es so tun, wie es für mich gut ist“

„Ich laß' mich nicht in dieses Amt wählen, schon gar nicht, wenn chuck das will“

„Phallus. was ist das?“

„Also wenn ich mit Dir in eine WG ziehen soll, mußst du dir aber die Beine rasieren.“

Personelle Besetzung

56 Personelle Besetzung 01/02

	2001	2002
Chef	Robin	Kaiser
Stellvertreter	Rotkäppchen	Gordon
Schatzmeister	Kaiser	WingCommander
Schreiber	chuck	chuck
Werkstattchef	Möhl	Möhl
Winde / Bus	Rotkäppchen	Rotkäppchen
Flugbetrieb	WingCommander	Gordon
Gebäude / Anlagen	- „ -	Kaiser
PR / Internet	Nörgel	Nörgel
Jugend	- „ -	Keks
Wissenschaft	Robin	Robin
Ausbildungsleiter	Urmel	Urmel
Kassenprüfer	Ko / Kugel	Ko / Kugel
Keks / Karo	Appold, Carolin	4/2002-
McAir / Nörgel	Erat, Matjaz	5/2001-
Kaiser	Gründger, Konstantin	
Gordon	Gutsche, Jan	4/2001-
Christiane	Hoppmann, Christiane	-3/2001
chuck	Karge, Carsten	
WingCommander	Knüppel, Jens	4/2001-12/2002
Rotkäppchen/Anderle	Petzer, André	
Smokie	Politz, Christina	3/2002-
Gero	Putzar, Gero	-6/2001
Robin	Putzar, Robin	-12/2002
Möhl	Sadowski, Torsten	

Danke!

Als Akademische Fliegergruppe verfügen wir über keine regelmäßigen Einnahmen und sind auch keinem Institut der TU Berlin angeschlossen.

Wir sind daher auf finanzielle Unterstützung durch unsere Ehemaligen (sog. Alte Damen und Herren) angewiesen. Sie allein können natürlich nicht die großen Summen aufbringen, die für die Durchführung unserer Forschungsvorhaben erforderlich sind. Hierbei steht uns die Industrie vor allem mit Sachspenden hilfreich zur Seite.

Wir möchten es daher nicht versäumen, Ihnen allen an dieser Stelle zu danken und hoffen weiterhin auf eine gute Zusammenarbeit.

Besonderer Dank gilt der Technischen Universität Berlin, die uns Werkstatt und Büro zur Verfügung stellt und es uns ermöglicht, ihre Einrichtungen für wissenschaftliche Arbeiten zu nutzen.



Kassenwarte

57 Danke!

Unsere Spender

Folgende Unternehmen haben unsere Aktivitäten in den letzten beiden Jahren mit Geld- und Sachspenden unterstützt:

aerokurier	Bonn
AGA Gas GmbH & Co KG	Berlin
Andreas Müller Reifen-Service	
Aquila Technische Entwicklungen GmbH	Schönhagen
B&V Büroeinrichtungen	Berlin
Bakelite AG	Duisburg
Brillux König & Flügger GmbH & Co. KG	Berlin
Brunke, Kalle	Hannover
Carborundum Deutschland	
CHEM-TEC Bert H. Naujoks GmbH	Mülheim
Claus-Dieter Zink	
Continental AG	Berlin
Cooper Tools	Besigheim
Deutsche Goodyear	Berlin
Diessner GmbH & Co KG	
Erwin Salzinger	Steinfurt
FESTO AG & Co.	Esslingen
flieger magazin / Top Special Verlag GmbH	München
FLIEGERREVUE / FlugVerlag	Berolina GmbH
Franz Aircraft Engines Vertrieb GmbH	Rott am Inn
Gaugler & Lutz oHG	Aalen-Ebnat
Gemmel, Hans-Erich, & Co. GmbH	Berlin
Gerd Heinssen Baustoffe GmbH & Co	Horneburg
Hans-Erich Gemmel & Co	Berlin
Hermes Schleifmittel GmbH & Co.	Hamburg
HKL Baumaschinen GmbH	Falkenhagen
HVS-Velten	
Hohndel-Desch Antriebselemente	Berlin
Hydro Consult	Berlin
Keil Elektronik GmbH	Grasbrunn
Makita Werkzeug GmbH	Duisburg

medipart GmbH	Berlin
Necumer-Produkt GmbH	Bohmte
Optimol Ölwerke Industrie GmbH	München/Berlin
Otter GmbH	Berlin
Paul Hartmann AG	
Phytec Meßtechnik GmbH	Mainz
Räder-Vogel	Berlin
Ralph Drawe, Naturbaustoffe	Rostock
Reuss / SVA GmbH & Co. KG	Mannheim
Schmid & Wezel GmbH & Co.	Maulbronn
SectorCon GmbH	Berlin
Starcke GmbH & Co.	Melle
tesa AG	Hamburg
Tyczka Minol GmbH	Leipzig
VARTA Autobatterien GmbH	Schwandte
Vereinigte Schmirgel-und Maschinenfabriken AG	Hannover
Wer liefert was? GmbH	Hamburg

Alle Spender sind herzlich eingeladen, sich in unserer Werkstatt in Berlin oder unserem Flugplatz in Pritzwalk/Kammermark ein Bild vom Fortgang unserer Projekte zu machen.

Schriftenreihe der Akaflieg Berlin

Selbstverlag

- Heft 1** **40 Jahre Akaflieg Berlin**
1960, 53 Seiten, 36 Abbildungen
- Heft 2** **Chronik Akaflieg Berlin 1920 - 1976**
1977, 109 Seiten, 81 Abbildungen
- Heft 3** **Berliner Hochschüler am Himmel**
Hans Joachim Wefeld
1993, 131 Seiten, 67 Abbildungen
- Heft 4** **Ostdeutsche Hochschüler am Himmel**
- Ein Rückblick 1920 - 1945 -
Hans Joachim Wefeld
1994, 192 Seiten, 120 Abbildungen
- Heft 5** **Mitteldutsche Hochschüler am Himmel**
- Ein Rückblick 1920 - 1945 -
Hans Joachim Wefeld
1995, 200 Seiten, 140 Abbildungen
- Heft 6** **75 Jahre Akaflieg Berlin**
1920 - 1995
Hans Joachim Wefeld
1995, 140 Seiten, 120 Abbildungen
- Heft 7** **Die vor uns flogen...**
Schicksale und Resultate einer Altherrenschaft
Hans Joachim Wefeld
1999, 160 Seiten, 90 Abbildungen

Zur Geschichte der deutschen Akafliegs

Die Hefte 3 bis 5 dieser Schriftenreihe enthalten erstmalig die Geschichte sämtlicher Akafliegs, Flugtechnischen Arbeitsgemeinschaften und artverwandter Gruppen im ehemaligen Gebiet des Deutschen Reiches von 1939, jedoch mit Ausnahme der „alten Bundesländer“ der Bundesrepublik.

In mehrjähriger Arbeit hat der Verfasser, ein Berliner Akaflieger, alle erreichbaren Quellen und Informationen aus der Luftfahrtliteratur, aus Archiven und von Zeitzeugen zusammengetragen. Vergleichbare Veröffentlichungen zu dieser Trilogie gibt es nicht.

Interessenten wenden sich bitte an die Akaflieg Berlin.