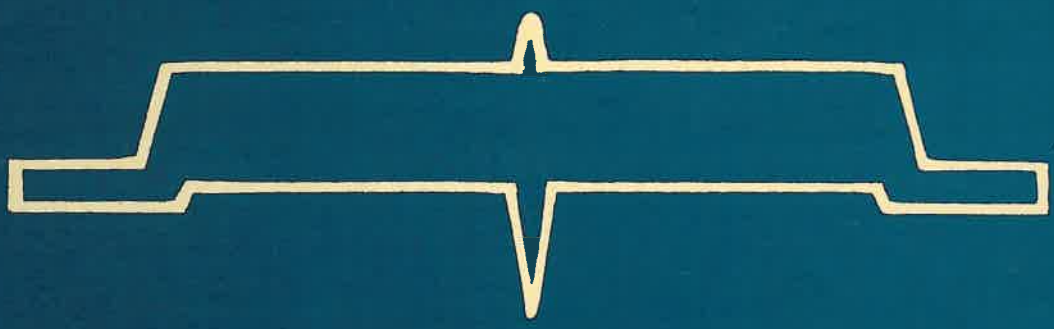


1957

AKAFLİEG BERLİN

DIE AKAFLIEG BERLIN IM JAHRE 1957

Inhalt

Vorwort
Nachruf
Geschäftsbericht
a) Abriß unserer Nachkriegsentwicklung
b) Geschäftsjahr 1957
Aus dem Gruppenleben
Forschungsauftrag II
Flugbetrieb
Fliegerischer Ausbildungsstand
Personelles
Familiäres

Herausgegeben von der Akademischen Fliegergruppe Berlin e.V.
Flugwissenschaftliche Vereinigung an der Technischen Universität Berlin und Mitglied der Interessengemeinschaft Deutscher Akademischer Fliegergruppen (IDAFLIEG)

Büro und Werkstatt : Berlin-Charlottenburg 2
Hardenbergstraße 34
Postscheckkonto Bln.West 67011

Zum Geleit

Die Akademischen Fliegergruppen haben in Deutschland besondere Verdienste an der Entwicklung der Flugtechnik gehabt. Das Ge - stalten der Hochleistungs-Flugzeuge mit bester Formgebung im großen und feinster Durcharbeitung im kleinen sowie das Bestre- ben, aus diesen Flugzeugen durch fliegerische Schulung und Er - forschung der Vorgänge in der Atmosphäre wirkliche Hochleistungen herauszuholen, ist sehr wesentlich für die Ausbildung der wer - denden Ingenieure. Darüber hinaus haben die Arbeiten der Akafliegs immer wieder wertvolle Impulse für den Fortschritt der Flugtechnik gebracht.

Es wäre ein Irrtum, anzunehmen, daß heute angesichts der Über - schallflugzeuge, Fernraketen und Satelliten die Akafliegs, die sich zur Zeit mit dem anderen Ende der Flugtechnik, dem lang - samsten Flug befassen, unmodern sind. Die Grundfragen zur Erzielung von aerodynamischen und konstruktiven Höch eistungen bleiben doch für beide Extreme verwandt.

Die Akafliegs verdienen auf Grund ihrer Vorgeschichte und der Zukunftsmöglichkeiten jede Unterstützung des Staates und der Industrie.

Und über alle Nützlichkeit hinaus ist der ideelle Wert der Akafliegs hoch zu schätzen. Dem Traum vom Fliegen, dem Erlebnis und der Freude zu fliegen, entspricht heute mehr der Segelflug in aller Schönheit als das technische Rasen mit geballten Energien.

Die Akaflieg Berlin hat sich aus eigenen studentischen Kräften seit sechs Jahren unter den schwierigsten Bedingungen aufgebaut und gezeigt, daß sie lebenskräftig ist.
Daher an alle mein Ruf : Unterstützt die Akaflieg Berlin !
Der Akaflieg selbst aber wünsche ich : Glück und Erfolg für 1958 !

Berlin, im Dezember 1957 gez.:

Prof. Dr.-Ing. H. Hertel

In memoriam

Die Akademische Fliegergruppe Berlin e.V. kommt der traurigen Verpflichtung nach, ihres lieben Kameraden

Diplom-Ingenieur
H e l m u t N e u r e i t e r

Referent für Technik und Flugbetrieb im Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und Vorstandsmitglied vom Verband der Berufspiloten Deutschlands e.V.

zu gedenken, der bei einem tragischen Flugzeugunglück in Düsseldorf am 3.November 1957 im Alter von 41 Jahren sein Leben ließ.
Helmut Neureiter war der Initiator, als es darum ging, die alte Akaflieg Berlin an der Technischen Universität wieder zu neuem Leben zu erwecken, nachdem 1950 die rechtlichen Möglichkeiten dazu gegeben waren. Mit viel Geduld und Geschick gelang ihm die Durchsetzung dieser Idee; die gleichen Eigenschaften verhalfen ihm nach dem Abschluß seiner Studienzeit zum Beginn einer hoffnungsvollen Laufbahn, die nun so jäh unterbrochen wurde.
Wir werden unseren ersten Vorsitzenden nicht vergessen.

Unseren geschätzten Lesern!

Die Akaflieg Berlin hat sich von jeher einer guten Unterstützung ihrer ehemaligen Mitglieder, welche in der Altherrenschaft zusammengefaßt sind, erfreuen dürfen. Umso mehr war es ihr ein Bedürfnis, diesem weitverstreuten Kreise wenigstens einmal im Jahre Rechenschaft und Bericht über ihre Arbeit, Erfolge und Ziele zu leisten. In den vergangenen Jahren geschah dies in Form hektographierter Weihnachtsrundbriefe. Indessen ist unser Interessenkreis größer geworden, manifestiert durch hervorragende Unterstützungen von Herren und Dienststellen unserer Hochschule, wie vor allem zahlreicher Industriefirmen, die im Laufe der Jahre durch Spendenleistungen viel Gutes für das Bestehen und die Entwicklung der Gruppe getan haben.

Allen diesen Freunden und Förderern soll deshalb dieser Tätigkeitsbericht als bescheidener Dank und auch als Abbild unserer Arbeit zugehen. Nicht zuletzt hoffen wir, damit den Kreis der Freunde der Akaflieg Berlin weiterhin zu erhalten und zu erweitern.

Geschäftsbericht

a) Abriß unserer Nachkriegsentwicklung

Neugründung am 15.November 1950

1951 Baubeginn eines doppelsitzigen Leistungssegelflugzeuges unter schwierigsten organisatorischen und finanziellen Verhältnissen. In Dankbarkeit gedenken wir hierbei unseres Hausherrn in der Tempelhofer Werkstatt, Herrn Kurt Hodermann. Damals war der Besitz und Bau von Fluggerät in Berlin verboten! Die anfängliche Mitgliederzahl war durch den Bau schließlich auf einen kleinen Haufen unerschütterlicher Idealisten zusammengeschmolzen.

1954 Fertigstellung und Jungfernflug des "Berliner Bären" in Braunschweig-Waggum. Beginn der Segelflugausbildung. Das Fliegen in Berlin ist, wie auch heute noch, verboten. Übernahme eines Forschungsauftrages des Bundesverkehrsministeriums: "Entwicklung einer Schwungkraftwinde für Segelflug." Diese Arbeiten wurden 1956 abgeschlossen.

1955 Arbeiten am Bau einer eigenen Winde. Festigkeitsversuche am Steuergestänge einer Mü 13. Wir verlieren unsere Werkstatträume. Teilnahme an den Segelflugmeisterschaften in Oerlinghausen. Wir belegen den zweiten Platz in der Doppelsitzerklasse. Ansonsten steigende Schwierigkeiten und sinkende Mitgliederzahlen.

1956 Bau eines Transportwagens für unser Flugzeug in fremder Werkstatt. Teilnahme am Vergleichsfliegen der deutschen Akafliegs in Egelsbach bei Darmstadt. Übernahme eines neuen Forschungsauftrages: "Untersuchungen zur Leistungsverbesserung eines Segelflugzeuges mittlerer Leistungsklasse und Entwicklung eines Verfahrens zur Flugleistungsvermessung im Windenstartbetrieb." Dieser Forschungsauftrag wurde von Prof.Rößger (Institut für Luftfahrzeugführung der TU) befürwortet. Intensive Bemühungen um Werkstattraum und -einrichtung.

b) Geschäftsjahr 1957

Vorstandswahlen :

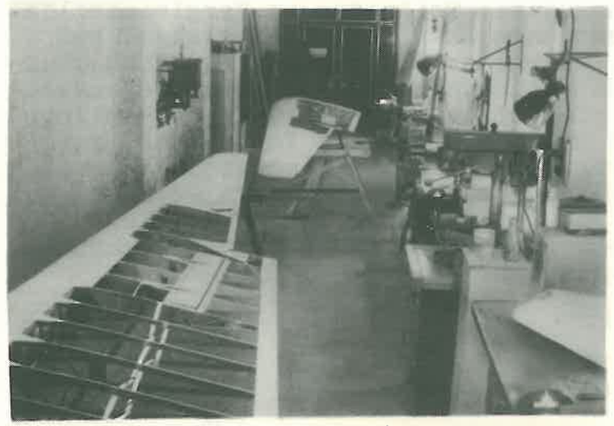
Bis zum 17.5.57 fungierten als

1. Vorsitzender	:	Hans-Werner Mattig
2. Vorsitzender	:	Wolfgang Herbst
Schriftführer	:	Edgar Lodemann
Kassenwart	:	Rodrik Differt

In der Mitgliederhauptversammlung am 17.5.57 wurde lediglich der Posten des ersten Vorsitzenden neu besetzt. Der Vorstand setzt sich z.Zt. wie folgt zusammen:

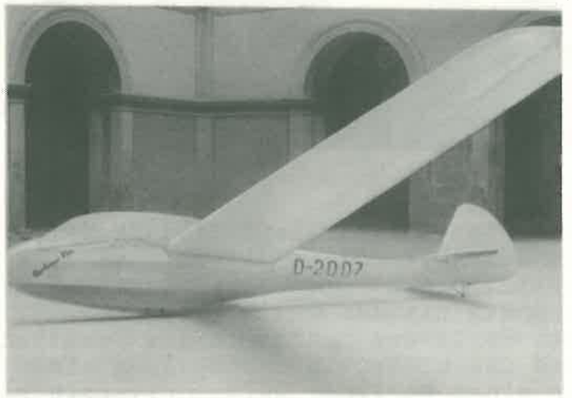
1. Vorsitzender	:	Hans-Joachim Aminde
2. Vorsitzender	:	Wolfgang Herbst
Schriftführer	:	Edgar Lodemann
Kassenwart	:	Rodrik Differt

Zum Jahreswechsel wurde uns durch die verständnisvolle Unterstützung Seiner Magnifizenz des Herrn Rektors der TU im Einvernehmen mit der Hausverwaltung ein behelfsmäßiger Raum als Werkstatt innerhalb der TU zur Verfügung gestellt. Fast zur gleichen Zeit gelang es uns, Geld für eine ordentliche Werkstatteinrichtung zu beschaffen, die heute einen Wert von rund DM 8000.- hat. Den zahlreichen Firmen, die uns bei der Anschaffung der Werkzeuge, Maschinen und Einrichtungen durch Schenkungen und Sonderpreise halfen, sei hier nochmals unser besonderer Dank gesagt.



Wir waren also wieder unter Dach und Fach. So konnten wir den Bergfalken nach Berlin holen und ihn einer

längst fälligen Grundüberholung und Neubespannung unterziehen. Gleichzeitig wurden einige im Rahmen des neuen Forschungsauftrages notwendige Änderungen an der Zelle vorgenommen. Der Vogel bekam eine neue Haube, die nun völlig in den Rumpf eingestraakt ist und sowohl strömungsmäßige, als auch sichtmäßige Vorteile gebracht hat. Die Maschine ist dadurch allerdings etwas labiler um die Hochachse geworden.



Als Oberflächenschutz kam ein neuer, auf Perlonbasis aufgebauter Lack zur Verwendung, den wir hinsichtlich seiner Eigenschaften und Verwendbarkeit zu erproben hatten.
Die Arbeiten zogen sich dadurch so lange hin, daß wir erst Anfang Juni den ersten diesjährigen Start machen konnten.

Endlich ein Bus !

Inzwischen hatten unsere nun schon langjährigen Bemühungen um ein Mannschaftstransport-Fahrzeug für die Fahrten zum Flugbetrieb nach Westdeutschland zum Erfolg geführt. Durch die nachdrückliche Empfehlung Seiner Spectabilität des Herrn Dekans der Fakultät für Maschinenwesen, Herrn Prof. Kniehahn, der sich gleichzeitig im Namen des Vereins der Freunde der Technischen Universität für uns verwandte, erwarben wir vom VW-Werk einen Kleinbus für einen stark verbilligten Preis. Wir sind damit aller bisherigen Transportprobleme ledig.

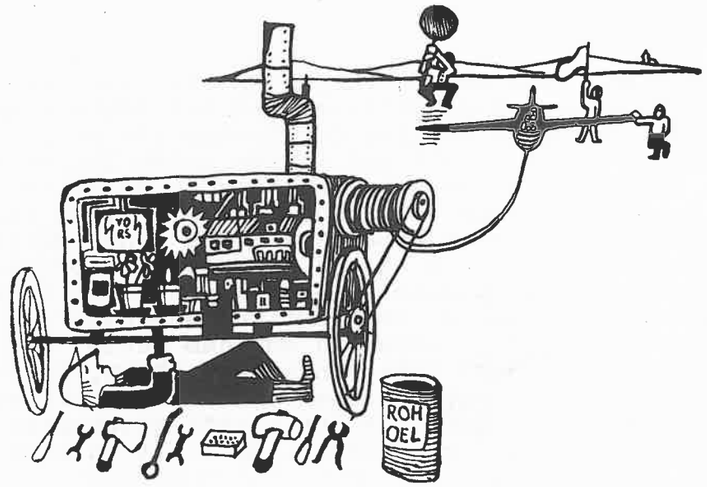
Bis zum Ende des Sommersemesters bauten wir die für den Forschungsauftrag konstruierten drei Meßgeräte, für die uns die Firma Voigtländer freundlicherweise drei Kameras leihweise zur Verfügung stellte.

Da das geplante Vergleichsfliegen der Idaflieg in diesem Jahre mangels der notwendigen Mittel ausfallen mußte, starteten wir im August einen Segelfluglehrgang in Braunschweig, verbunden mit dem Meßflugprogramm. Mitten im Meßflugbetrieb wurde uns plötzlich die Benutzung der Winde unmöglich, die uns bisher in Ermangelung eines eigenen Aggregats von einem Berliner Luftsportverein zur Verfügung gestanden hatte.

Und nun mögen alle die aufmerken, die seit Jahren mit mitleidigem Lächeln das muntere Kommen und Gehen der diversen Startwinden-Projekte verfolgt haben: Die kinetische Energie der durch das mehrwöchige Fliegen in Rotation gekommenen Walze der Begeisterung wurde gemeinerweise unmittelbar in nutzbare Werkstattarbeit umgesetzt. Nach fünfwöchiger intensiver Tätigkeit war eine eigene Winde da ! Es handelt sich um eine Querschleppwinde mit einem 120 PS Maybachmotor in der Art einer Pfeifer-Rhön-Winde, die auf einen LKW montiert werden soll. Dieser ist uns von der Firma Daimler-Benz bereits zugesagt worden.

Allen Firmen, die uns durch Materialspenden eine so rasche Erstellung der Winde ermöglicht haben, sei hier unser Dank gesagt. Unser besonderer Dank gilt unserem hochverehrten Gönner und Hausherrn, Herrn Prof.Augustin, der uns die Werkstatt seines Instituts zur Herstellung einzelner Bauteile, sowie zum Zusammenbau des ganzen Aggregats zur Verfügung stellte.
Auch bei den A.H.'s müssen wir uns bedanken. A.H. Leo Schmidt konnte uns mit DM 300,- aus dem A.H.-Fond unter die Arme greifen, als wir den Bau auf Grund akuter Kassenschwindsucht beinahe unterbrechen mußten.
Leider haben wir unseren Plan, die Winde noch in diesem Jahr zur Abwicklung der Meßflüge einzusetzen, nicht mehr verwirklichen können.

Z.Zt. bemühen wir uns um ein geeignetes Seilrückholfahrzeug. Nach vergeblicher Liebesmüh mit einem aus etwa 40 % Rost bestehenden Hanomag-PKW liebäugeln wir jetzt mit einem alten Opel, der aber auch nur noch auf Ehrenwort zusammenhält.



Mit Fertigstellung der Winde hat sich die Gruppe nun endlich eine bescheidene Grundausstattung geschaffen, die eine selbständige, unabhängige Abwicklung unseres Flugbetriebes gestattet. Daß dies so lange Jahre gedauert hat, lag nicht an fehlender Begeisterung und Einsatzfreudigkeit, sondern möge andeuten, wie groß die Schwierigkeiten sind, unter denen wir hier in Berlin zu leiden haben.

Bedingt durch die neuentstandene Abteilung für Flugtechnik an der TU, bestehend aus den Lehrstühlen Luftfahrzeugbau (Prof. Hertel), Luftfahrzeugführung und Luftverkehr (Prof. Rößger) und Flugzeugtriebwerke (Prof. Münzberg), ist scheinbar auch auf der Insel Berlin, die auf den Karten der Sportflieger immer noch ein weißer Fleck ist, das Interesse an der Fliegerei, und damit unter den Studenten der TU auch an der Akaflieg gewachsen. Drohten wir noch vor einem Jahr fast auszusterben, so haben wir zum Wintersemester soviel Anwärter aufgenommen, daß wir uns eine kritische Auswahl leisten können.

Angesichts dieser erhöhten Arbeitskapazität und unter dem Druck der Notwendigkeit einer Ausdehnung unseres Flugbetriebes haben wir jetzt mit dem Neubau eines einsitzigen Hochleistungs-Segelflugzeuges begonnen, der unter Aufsicht und Anleitung zweier erfahrener Fachleute in unserer Werkstatt vorgenommen wird. Die Arbeiten machen gute Fortschritte und lassen uns hoffen, bald über ein weiteres Flugzeug verfügen zu können.

Im Rahmen dieses Neubaus führen wir mit Unterstützung der Schweißtechnischen Lehr- und Versuchsanstalt Berlin für ausgewählte Mitglieder einen Lehrgang für Flugzeugschweißer durch. Wir hoffen damit eine Anzahl geprüfter Schweißer für unseren Flugzeugbau zur Verfügung zu haben.

Wöchentlich vermitteln wir durch theoretischen Unterricht, den Horst Remm, unser Fluglehrer abhält, unseren Anwärtern die Grundkenntnisse, die sie zu einer ingenieurmäßigen Flugausbildung benötigen. Der Unterricht wird durch Referate über Themen aus der Flugtechnik ergänzt.

Und noch etwas verdient Beachtung: Es ist uns gelungen, durch unser Wirken das Vertrauen und das Wohlwollen von Herren und Dienststellen der Hochschule zu gewinnen. Insbesondere erfreuen wir uns eines guten Einvernehmens mit dem Praktikantenamt der Fakultät für Maschinenwesen, dessen Leiter, Herr Dr. Kurlbaum, sich mehrfach von der Ernsthaftigkeit unserer Arbeit im Sinne einer Förderung des Ingenieurnachwuchses überzeugt hat. Herr Dr. Kurlbaum hat daraufhin bewährten Akafliegern spezielle Tätigkeiten in der Gruppe als Praktikum anerkannt. Unsere Ausbildungsmöglichkeiten auf dem Gebiet des Sportflugzeugbaus sind indessen so gewachsen, daß wir auch außerhalb der Gruppe stehende Studenten als einzige Stelle in Berlin im Auftrage des Praktikantenamtes als Praktikanten beschäftigen können. Dies ist in zwei Fällen bereits geschehen.

Unser gesamter Gruppenbetrieb ist also beachtlich umfangreicher geworden. Dadurch sind natürlich auch die laufenden Unkosten für div. Versicherungen, Steuern, Kfz.-Haltung, Benzin, Flugbetrieb, Mieten, Werkstattunterhaltung, Bezahlung der Facharbeiter usw. erheblich gestiegen. Wir verlangen von unseren Mitgliedern keine geldlichen Aufwendungen. Sie sollen ihre neben dem Studium verbleibende Zeit und Arbeitskraft für den weiteren Aufbau und die Entwicklung der Gruppe einsetzen. Die unmittelbaren Vorteile, die ihnen durch die Fliegerei und die technische Ausbildung geboten werden, stehen ohnehin in einem krassen Mißverhältnis zu den Anforderungen, die an sie gestellt werden.

Trotz aller Bemühungen ist es uns noch nicht gelungen, aus öffentlichen Mitteln einen Etat zu erhalten, um wenigstens unsere laufenden Kosten decken zu können.

Den Bau des neuen Segelflugzeuges haben wir mit fast leerer Kasse als unerschütterliche Optimisten begonnen in der Hoffnung, die Kosten in Höhe von ca. DM 2000,- im Laufe der Bauzeit aufbringen zu können. Es möge uns daher nicht verübelt werden, wenn wir am Schluß unseres diesjährigen Geschäftsberichtes unter zartem Hinweis auf unser Postscheckkonto an all unsere bisherigen Förderer die Bitte richten, uns auch im nächsten Jahre ihre Unterstützung zukommen zu lassen, damit das Begonnene fortgesetzt und erweitert werden kann.
Spenden an die Akaflieg Berlin sind auf Grund unserer Gemeinnützigkeit nach wie vor steuerlich abzugsfähig. Wir sind so vermessen, zu behaupten, daß Spenden jeder Art nicht Almosen für eine kleine Studentengruppe zum Zwecke der persönlichen Erbauung und Freude während ihrer ach so schönen Studienzeit sind, sondern vielmehr Investitionen zur Schaffung geistigen Kapitals darstellen, das einmal der deutschen Luftfahrtindustrie zugute kommen wird.

Aus dem Gruppenleben

Forschungsauftrag II

Die Bespannung und Lackierung von Segelflugzeugen ist durch den Einfluß von Witterung und Temperaturschwankungen einem Verschleiß unterlegen, der sich durch erhöhte Rauhigkeit der Oberfläche und Profilabweichungen bemerkbar macht. Ziel der Untersuchungen soll es sein, den quantitativen Einfluß dieser Veränderungen bei dem Profil des Bergfalken II festzustellen. Es soll dabei ein Maß für die Notwendigkeit der Erneuerung der Bespannung und des "Polierens" z.B. bei Wettbewerben im Hinblick auf die Flugleistungen bei diesem viel geflogenen Typ gefunden werden.

Segelflugzeuge mittlerer Leistungsklasse weisen aus Herstellungsgründen aerodynamisch ungünstige Konstruktionsmerkmale auf (Spalte an den Flügel-Rumpf-Übergängen, schlechte Flossen-Rumpf-Anschlüsse, Stoffkanten der Bespannung an kritischen Zonen des Profils, Kabinenhauben mit vorstehenden Bauelementen, wie Nieten, Lüftungsklappen usw.), die sich durch unter Umständen geringe Aufwendungen ändern ließen. Ziel der Untersuchungen soll es sein, festzustellen, ob sich derartige Aufwendungen hinsichtlich der Flugleistungen wirtschaftlich vertreten lassen.

Flugleistungsmessungen werden gewöhnlich mittels barographischer Geräte in großen Höhen durchgeführt, wozu teure Flugzeugschlepps notwendig sind. Auch steht nicht immer ein geeignetes Schleppflugzeug zur Verfügung. Dies trifft besonders für schwere Doppelsitzer zu. Für Flugzeuge, die zum Flugzeugschlepp nicht zugelassen sind, entfällt dieses Verfahren. Ziel der Untersuchungen soll sein, ein Verfahren zu finden, das in einfachster Weise nach einem normalen Windenhochstart ohne die Verwendung der sehr kostspieligen barographischen Geräte vorgenommen werden kann.

Wir haben zu diesem Zwecke eine Methode entwickelt, die etwa folgendermaßen arbeitet:
Die Maschine überfliegt nach normalem Windenstart eine abgesteckte Meßstrecke, an deren Enden und in deren Mitte Peilvorrichtungen aufgebaut sind. Diese gestatten es, mit hoher Genauigkeit die Fluggeschwindigkeit unter Berücksichtigung von Wind und Windversetzung zu messen. Gleichzeitig wird die jeweilige Höhe der Maschine über den drei Meßpunkten durch photographische Aufnahmen von unten auf 0,5 m genau ermittelt. Aus diesen Werten ergibt sich dann die Gesamtpolare des Flugzeuges.

Eine andere Methode beschäftigt sich mit einer Gesamtenergiemessung. Das Flugzeug wird aus hoher Geschwindigkeit abgefangen

und schwebt horizontal aus. Die Zeit, die benötigt wird, um eine gewisse Geschwindigkeitsspanne zu durchfliegen, ist ein unmittelbares Maß für die die Flugleistungen charakterisierenden Verluste. Die Schwierigkeit besteht darin, beim Ausschweben die Höhe konstant zu halten.
Dieses Verfahren gestattet, exakte Vergleiche zwischen verschiedenen Flugzeugen oder Flugzeugen eines Typs in verschiedenen Zuständen anzustellen. Sie liefert sogar eine Polare, wenn man während des instationären Ausschwebens laufend Messungen des Anstellwinkels durch Horizontbetrachtung vornimmt.
Die praktische Erprobung ist für das kommende Jahr vorgesehen.

Flugbetrieb

Die letzten Klausuren sind geschrieben, in die letzten Vorlesungen des Sommersemesters gehen nur noch unverbesserliche Streber, während die Akaflieg Berlin fast geschlossen gen Westen zieht in unser diesjähriges Sommerlager nach Braunschweig-Waggum. Die große Entfernung vom Heimatort ergab zeitliche Schwierigkeiten; unsere beiden Fluglehrer waren zeitlich so belastet, daß wir den Sommerlehrgang in zwei Abschnitte teilten.
Der 1.Teil in der Zeit vom 27.7.-2.8.57 gab vorwiegend den Mitgliedern, die schon im Vorjahre selbständig ein Segelflugzeug geflogen hatten, Gelegenheit zur Vertiefung ihrer Fähigkeiten. Nur der Wettergott benahm sich wenig der Jahreszeit entsprechend; das, was von unten pustete, reichte selten weiter als bis zum O-Schieber. Fleißig kurbelte auch unser Fluglehrer Horst Remm, der als einziger offizieller deutscher Teilnehmer an den Schwedischen Staatsmeisterschaften vorgesehen war. Und siehe, alle guten Wünsche waren doch nicht vergebens, am letzten Lehrgangstage erreichte er den richtigen Bart und ging auf einer Lo 150 über Land. Mit einem Fluge von Braunschweig nach Brensbach im Odenwald - ca. 330 km - erfüllte er zu unser aller Freude eine Bedingung für das goldene Leistungsabzeichen (nach unbestätigten Gerüchten soll die Nachfeier unserem Horst nicht ganz billig gekommen sein).
Als Mannschaftshelfer rollten wir, Horst Remm begleitend, zu den Schwedischen Staatsmeisterschaften im Segelflug.
Die Fahrt nach Alleberg verlief bei gutem Wetter reibungslos und ohne Transportschaden, sodaß wir am 6.Juli abends die Lo 150 aufbauten. Doch Horst Remm berichtet selbst:

"Der 1. Wettbewerbstag war Sonntag, der 7.Juli, an dem der Dreiecksflug über 100 km ausgetragen werden sollte.
Infolge eines Fehlers im Abschnitt 6/3 der deutschen Übersetzung habe ich an diesem Tage ca. 600-700 Punkte eingebüßt."
Trotzdem wurde der Wettbewerb für Horst ein schöner Erfolg, mit dem 10.Platz wurde er bester ausländischer Teilnehmer.

Den Abschluß bildete ein im Goldgräbertal auf Alleberg stattfindendes Essen, zu dem man 2 Hammel am Spieß über offenem Feuer gebraten hatte. Ein Lagerfeuer und nächtlicher Sing-Sang beendeten diesen Wettbewerb.

Zurück ging es wieder in die heimatlichen Gefilde, zum 2. Teil des Lehrgangs, der diesmal vorwiegend der Anfängerschulung galt, mehrere Mitglieder konnten sich freifliegen, bzw. die zum L I erforderliche Flugzeit erfliegen, mit einem Überlandflug konnte ein anderer erstmalig Streckenerfahrung sammeln.

Das ruhige Wetter gegen Ende des Sommerlehrgangs gab uns die Möglichkeit, unsere Meßgeräte des Forschungsauftrages zu erproben und einige Meßflüge durchzuführen, um eventuelle Systemfehler zu erfassen und so zu berichtigen, daß die Durchführung des Meßflugprogramms im nächsten Jahre reibungslos erfolgen kann.

Fliegerischer Ausbildungsstand

Seit der Aufnahme des Segelflugbetriebes im Herbst 1954 wurden erflogen:

12	B - Prüfungen
11	C - Prüfungen
7	Luftfahrerscheine Kl.I bzw. Erneuerung
4	Luftfahrerscheine Kl.II
1	Flugzeugschleppberechtigung
2	Silberne Leistungsabzeichen
2	Windenfahrerberechtigungen
1	Segelfluglehrer "G"

Sonstige Leistungen:

W.Herbst	4 Std. 53' Dauer, Egelsbach
H.J.Wefeld	144 km Strecke, Oerlinghausen-Wolfenbüttel
H.Remm	330 km Strecke mit Lo 150

Außer dem normalen Wochenend-Flugbetrieb hat die Akaflieg Berlin Lehrgänge durchgeführt und an folgenden Veranstaltungen teilgenommen:

1954,1955 und 1957	je 1 Sommerlehrgang in Braunschweig
1955	Altherrentreffen am Dörnberg bei Kassel
1955	Deutscher Segelflug-Wettbewerb in Oerlinghausen: 2. und 8. Platz der Doppelsitzer, 2. Preis der Nachwuchsklasse
1956	Leistungslehrgang in Oerlinghausen
1956	Anfängerkursus des DAeC in Hirzenhain
1956	IDAFLIEG-Vergleichsfliegen in Egelsbach
1956/1957	Flugleistungs-Meßflüge in Braunschweig

In jeder Flugsaison führten wir etwa 400 Starts, meist auf Bergfalke II und Grunau-Baby III, aus.

Personelles

Böse Zungen streuten das Gerücht aus, daß Akaflieger gelegentlich auch studieren, in Sonderfällen machen sie sogar Examina. Von solch erfreulichen Vorkommnissen soll berichtet werden. Acht aktive Mitglieder machten seit 1955 an der TU ihr Abschlußexamen:

Dipl.-Ing. Helmut Neureiter (Architektur)
Dipl.-Ing. Klaus Vießmann (Eisenhüttenwesen)
Dipl.-Ing. Klaus Dreier (Maschinenbau)
Dipl.-Ing. Konrad Kauffmann (Wirtschaftsingenieur)
Dipl.-Landwirt Hans-Werner Mattig (z.Zt.stud.ing.)
Dipl.-Landwirt Klaus Ludloff
Dipl.-Kfm.u.Ing. Hans-J.Wefeld (Betriebswirtschaft)
Dipl.-Ing. Jürgen Barche (Flugzeugbau)

Ehrungen: Zum Ehrenmitglied ernannt wurde unser verdienter Werkstattleiter

Flugzeugbaumeister Willy Stiebeler

der uns seit Neugründung der Gruppe mit seinen Fähigkeiten unermüdlich zur Seite gestanden hat.

Aktive Mitglieder:

stud.arch. Hans-Joachim Aminde
cand.ing. Rodrik Differt
Dipl.-Ing. Klaus Dreier
stud.ing. Jürgen Edler
stud.ing. Frank Etzold
stud.ing. Frank Friedrich
stud.ing. Manfred Helbig
cand.ing. Wolfgang Herbst
cand.ing. Jochen Kassner
Dipl-Ing. Konrad Kauffmann
cand.chem. Edgar Lodemann
cand.ing. Wilhelm Loh
Dipl.-Landw. Hans-Werner Mattig
stud.ing. Hans-Jürgen Schulz
Dipl-Kfm.u.Ing. Hans-J. Wefeld
stud.ing. Hans Wirtz

Anwärter: z.Zt. tummeln sich bei uns 17 mehr oder weniger hoffnungsvolle Anwärter.

Alte Herren der Akaflieg Berlin

Dipl.-Ing. J.Alpheis
Dipl.-Ing. M.Arndt
Dipl.-Ing. J.Barche (seit 1956)
Dipl.-Ing. H-J.Brockmann
Dipl.-Ing. H. von Damm
Dipl.-Ing. K.Deunert
Dipl.-Ing. H-J.Dudenhausen
Dipl.-Ing. P.Eggert
Dipl.-Ing. K.Eichholtz
Dipl.-Ing. W.Eschenbach
Herr Gerhardt Fieseler (E)
Dipl.-Ing. E.Fleischhauer
Dipl.-Ing. J.Frauendienst
Dr.med.et dent.W.Freitag (E)
Dipl.-Ing. E-G.Friedrichs
Min.-Dirg.a.D. H.Geyer (E)
Dipl.-Ing. W.Graeber
Dipl.-Ing. E.Grosser
Dipl.-Ing. R.Hähndel
Dipl.-Ing. H-A.Hasche
Dipl.-Ing. U.Hesse
Dipl.-Ing. W.Hinniger
Dipl.-Ing. F.Hoffmann
Dipl.-Ing. E.Hoffmann
Dipl.-Ing. K.van Hüllen
Dipl.-Ing. G.Klein
Dipl.-Ing. Knemeyer
Dipl.-Ing. W.Krieger
Dipl.-Ing. W.Leander

Dipl.-Ing. O.Lentz
Dipl.-Ing. H-W.Lerche
Dipl.-Ing. R.Model
Dipl.-Ing. F.Möhlmann
Dipl.-Ing. E.Neumann
Dipl.-Ing. K.Nickoll
Dipl.-Ing. P-E.Pank
Dr.-Ing. W.Pleines
Dipl.-Ing. W.Pohl
Dipl.-Ing. E.Reich
Dipl.-Ing. W.Schilo
Dipl.-Ing. L.Schmidt
Dipl.-Ing. J.Schuck
Dipl.-Ing. J.Schulz-Görner(seit 1954)
Dipl.-Ing. H.Schumann
Dipl.-Ing. D.Schwenke
Dipl.-Ing. P.Slawik (seit 1952)
Dr.-Ing. L.Speidel
Dipl.-Ing. E.Sperling
Dipl.-Ing. W.Stender
Prof.Dr.-Ing. K.Tank
Dipl.-Ing. H-J.Thomas
Dipl.-Ing. E.Tränkner
Herr Anton Tröger (E)
Dipl.-Ing. K.Vießmann (seit 1955)
Dipl.-Ing. G-A.Wachsmuth
Dipl.-Ing. W.Werner
Prof.Dr.-Ing. H.Winter
Dipl.-Ing. M.Winter

Diese Zusammenstellung erhebt keinen unbedingten Anspruch auf Vollständigkeit. Wir wären für Anregungen zur Erweiterung dieser Liste sehr dankbar.

Familiäres

Daß einem Akaflieger bei aller Beanspruchung durch die Fliegerei und durch die damit verbundenen Arbeiten immer noch etwas Zeit für andere "Interessen" bleibt, zeigt die Tatsache, daß seit 1955 folgende vier Kameraden auf dem Flughafen der Ehe gelandet sind, um ihren leichten Einsitzer gegen einen stabileren, aber dafür auch kostspieligeren Zwei- bzw. Mehrsitzer zu vertauschen :

Joachim Schulz-Görner
Konrad Kauffmann
Klaus Vießmann
Jochen Kassner

Die Akaflieg hat weder Mühe noch altes Prozellan engros gescheut, den Polterabenden den nötigen Nachdruck zu verleihen und dafür zu sorgen, daß auch die Stadtreinigung zu ihrem Recht gekommen ist.

Den Kameraden Schulz-Görner, Vießmann und Kauffmann konnten wir außerdem zu unserer Freude in diesem Jahr bereits zu ihren gelandeten Stammhaltern gratulieren.

Sollte diese Entwicklung weiter anhalten, so wird sich die heimische Mittagstafel einer Akaflieger-Familie etwa wie folgt darstellen lassen :

Folgende Industrie- und Handelsfirmen ließen in der vergangenen Zeit der Akaflieg Berlin ihre Unterstützung zukommen :

Accumulatoren-Fabrik A.G. "AFA",Berlin
BV-ARAL Aktiengesellschaft, Niederlassung Berlin
Auto Union Berlin G.m.b.H.
Berliner Eisen- und Stahl-A.G.
Gebr.Böhler & Co A.G., Edelstahlwerke, Berlin
Robert Bosch G.m.b.H., Verkaufshaus Berlin
BP Benzin u.Petroleum Aktiengesellschaft, Verkaufsabteilg.Berlin
Autohaus Hellmuth Butenuth, Berlin
Continental-Gummiwerke A.G., Niederlassung Berlin und Hannover
Daimler Benz A.G., Berlin
DIWAG Chemische Fabriken A.G., Berlin
ESSO , Verkaufsabteilung Berlin
Fachvereinigung Eisen- und Stahlhandel e.V.
Emil Feldhahn, Präzisionsstahlrohre, Berlin
FESTO - Maschinenvertrieb G.m.b.H., Esslingen
Carl Freudenberg K.G.a.A., Weinheim/Bergstraße
Heinrich Genuit, Holzbearbeitungsmaschinen u. -werkzeuge, Berlin
Otto Häfner, Werkzeug- und Maschinenfabrik, Hamburg
Kanisterbau G.m.b.H., Berlin
KASIKA Chemische Fabrik G.m.b.H.,Berlin
Keula - Hütte, Eisengießerei und Maschinenfabrik, Lüneburg
Klöckner Eisenhandel G.m.b.H., Berlin
Gesellschaft für Lindes Eismaschinen A.G., Berlin
Mannesmannröhren- und Eisenhandel G.m.b.H., Berlin
"Messer" - Schweißanlagen Dittmann & Co, Geschäftsstelle Berlin
Mobil Oil A.G. in Deutschland
Muhr & Bender, Blechscheren, Attendorn/Westfalen
Willy Naumann, Gerätebau, Berlin
NKF - Leichtmetallbau Kurt Hodermann, Berlin
Georg Ott, Werkzeug- und Maschinenfabrik, Ulm
Pador-Werk Paul Ohlendorf, Werkbänke und - schränke, Berlin

bitte wenden