

AKADEMISCHE
FLIEGERGRUPPE
BERLIN 1963



J A H R E S Ü B E R S I C H T 1 9 6 3

GELEITWORT

UNTERSTÜTZUNG

JAHRESÜBERSICHT

SATZUNGSÄNDERUNGEN

SEGELFLUGZEUG B - 11

FLUGEIGENSCHAFTSFLIEGEN

JUNIORENWETTBEWERB

HALLE UND UNTERKUNFT

SEGELFLUGSCHULE

FÖHNFLIEGEREI

ITH - LEHRGANG

VORSTAND UND AKTIVE MITGLIEDER

ALTE HERREN

Herausgegeben von der
AKADEMISCHEN FLIEGERGRUPPE BERLIN E. V.
AN DER TECHNISCHEN UNIVERSITÄT

Mitglied der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luft-
und Raumfahrt - WGLR - , der Organisation Scienti-
fique et Technique Internationale Du Vol A Voile
- OSTIV - und der Interessengemeinschaft Deutscher
Akademischer Fliegergruppen - IDA FLIEG -

1 BERLIN 12 (Charlottenburg), HARDENBERGSTR.34
Postscheckkonto Berlin - West 670 11

UNTERSTÜTZUNG im JAHRE 1963

Der alljährliche Jahresbericht unserer Gruppe ist zur Tradition geworden. Er gibt einen Überblick über unsere Tätigkeit im vergangenen Jahr und soll vor allem ein bescheidener Dank an unsere Freunde und Förderer sein, die uns finanziell und materiell unterstützten und ohne deren tatkräftige Hilfe wir vieles nicht oder nur unvollkommen geschafft hätten.

Im einzelnen gilt unser besonderer Dank folgenden Firmen und Gesellschaften:

Auto-Union, Berlin-Halensee
Bauer u. Schaurte, Neuss
Hugo Betzer, Lüdenscheid
Hermann Albert Bumke, Hannover
BV-Aral AG., Niederlassung Berlin
Christ und Welt Verlag GmbH., Stuttgart
Deutsche Amphibolin-Werke von Robert Murjahn, Ober-Ramstadt
Deutsche Industrierwerke AG., Berlin
Deutsche Shell AG., Zweigniederlassung Berlin
Duisburger Kupferhütte, Duisburg
Englebert u. Co. GmbH., Aachen
Esso AG., Verkaufsabteilung Berlin
Eternit Aktiengesellschaft, Verkaufsbüro Berlin
Fachvereinigung Eisen- und Stahlhandel, Berlin
Jakob Faulstroh, Groß-Gerau
Feldmühle AG., Werk Wesseling
Ferdinand Flinsch, Berlin-Schöneberg
Carl Freudenberg KGaA., Weinheim
H. Gossen, Berlin-Reinickendorf
Graewe u. Kaiser, Plettenberg-Bhf.
Waldemar Heinemann, Krombach
ISOLAG Wilhelm Dibern, Hamburg-Billbrook
KAMAX-Werke GmbH., Rudolf Kellermann, Osterode
Karcher Schraubenwerke GmbH., Waiblingen/Rems
Otto Klauke, Burgdorf
Gustav Kocks AG., Mülheim/Ruhr
Klöckner Eisenhandel GmbH., Berlin
Mannesmann Röhren- und Eisenhandel GmbH., Berlin
Messerschmitt AG., Augsburg
Mineralöl-Handelsgesellschaft Voigt KG., Berlin
Mobil Oil AG., Hamburg
Muhr u. Bender, Attendorn

F. Pannertz KG., Hann. Münden
Phoenix Gummiwerke AG., Hamburg-Harburg
Ravené Eisen, Berlin-Tempelhof
Rheinische Schmirgelwerke GmbH., Beuel/Rhein
Röchling'sche Eisen- u. Stahlwerke GmbH., Völklingen/Saar
Röhm u. Haas GmbH., Darmstadt
Heinz Salmann, Hagen
Senkingwerk KG., Hildesheim
Schomburg u. Co., Detmold
SKF Kugellagerfabriken GmbH., Schweinfurt
Stiens, Ehlershausen
Svensson u. Kuhler, Wuppertal-E.
Tankschiff-Reederei, Voigt, KG., Berlin
Alfred Teves KG., ATE, Gifhorn
VARTA Aktiengesellschaft Ingenieurabteilung, Berlin
Vereinigte Deutsche Metallwerke AG., Frankfurt/M.
Vereinigte Schmirgel- und Maschinenfabriken AG., Hannover-H.
Villeroy u. Boch, Keramische Werke KG., Lübeck-Dänischburg
Volta GmbH., Lindau
Walther-Büromaschinen GmbH., Niederstotzingen/Württ.
Wandmacher u. Co., KG., Hann. Münden
Gebr. Weinitschke, Berlin-Charlottenburg
G. u. R. Weise, Berlin-Charlottenburg
Westfälische Metall Industrie KG., Lippstadt
Wieland Werke AG., Metallwerke, Ulm/Donau
Wirtschaftsverband Berliner Brauereien e. V., Berlin

JAHRESÜBERSICHT

In unserer provisorischen Werkstatt in Borsigwalde wurde mit Beginn des neuen Jahres in regelmäßigen Bauabenden an unserer Flugzeugkonstruktion B 11 gearbeitet, ferner unser im letzten Jahr zu Bruch gegangenes Übungsflugzeug Baby II wieder aufgebaut. Parallel dazu liefen die Vorbereitungen für eine neue Meßreihe zur Windkanaluntersuchung eines B 11 Modells bei der Aerodynamischen Versuchsanstalt AVA in Göttingen.

Schon am 28.2. wurde uns die ohnehin nur interimswise benutzte Werkstatt gekündigt. Wir gerieten in ernste Schwierigkeiten, denn unsere halbfertigen Bauteile und Maschinen konnten wir nirgendwo abstellen. Wir bemühten uns mit Erfolg um einen Aufschub der Kündigungsfrist bis zum 30.9. in der Hoffnung, bis dahin schon eigene Räumlichkeiten am Luftfahrtinstitut der TU beziehen zu können. Leider zerschlugen sich diese Aussichten sehr bald, da uns die erforderlichen Geldmittel nicht bewilligt wurden, und sich außerdem die Verhandlungen über erforderlichen Baugrund mit der TU stark verzögerten. Mit einer neuen Werkstatt konnte daher 1963 nicht mehr gerechnet werden. Wir fanden aber wenigstens eine Abstellmöglichkeit in der rohbaufertigen Triebwerkshalle der TU, um Maschine und Gerät wettergeschützt aufbewahren zu können.

Damit mußten aber alle Arbeiten zur Fortführung des Forschungsauftrages B 11 eingestellt werden, darüber hinaus wurden auch die Mittel zur Fortführung der Forschung durch das Bundesverkehrsministerium aus angeblich innerbürokratischen Gründen gesperrt.

In der Hoffnung, Mittel anderweitig auftreiben zu können, starteten wir im Sommer weitere umfangreiche Windkanaluntersuchungen zur Seitenstabilität unseres Flugzeugprojektes, um wenigstens die Vorarbeiten abschließen zu können und die Konstruktionszeichnungen zu bearbeiten.

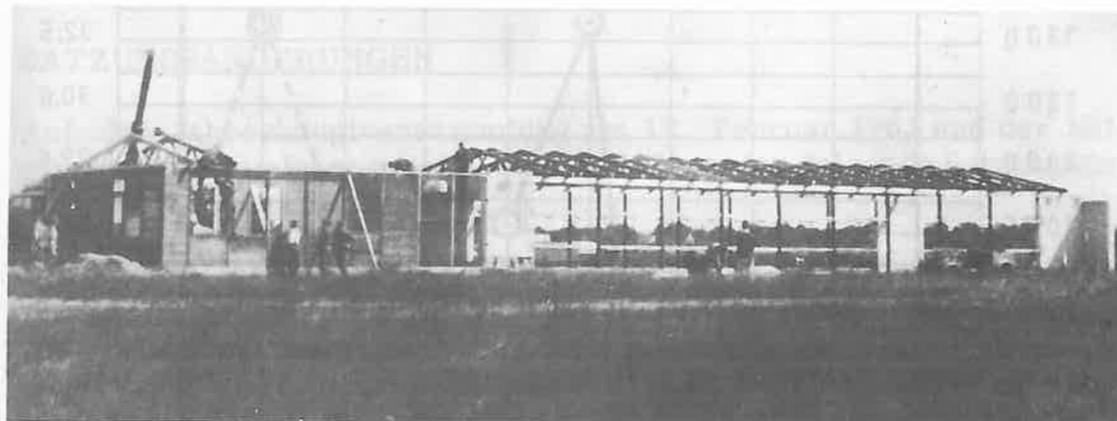
Gegenwärtig bemühen wir uns immer noch um Baumittel zur Errichtung einer Werkstatt, um dann endlich wieder den Baubetrieb fortzusetzen.

Daß es also mit der Flugzeugentwicklung gegenwärtig langsam vorangeht, liegt bestimmt nicht an fehlender Initiative und Einsatzfreude der Studenten, sondern ganz einfach an fehlendem Geld und fehlender Werkstatt.

Hatten wir im vergangenen Jahr unser Fluggelände "Großes Moor" zur Großbaustelle erklärt, so traf die Behauptung in diesem Jahr zu. Hier benutzen wir bisher nur interimswise Halle und Unterkunft des

Luftsportvereins für den Kreis Burgdorf, der uns seine Räumlichkeiten kameradschaftlich überließ. Im April wurde eine billig erworbene alte Baracke abgebaut und transportiert. Über den Verlauf der Bauarbeiten ist an anderer Stelle zu berichten. In der Gruppe gab es nur noch Bauarbeiter und Maurer, das ganze Jahr über wurde gemauert, betoniert, genagelt, gedeckt und gestrichen. Aber die Arbeit hat sich gelohnt, wir wohnen jetzt im eigenen Haus auf dem Flugplatz, wenn die Gruppe auch gezwungen war, nahezu ihre gesamte Kapazität in eigentlich zweckfremder Bau- und Knochenarbeit zu verbrauchen. Die Umstände ließen uns keine andere Wahl, leider auf Kosten unserer Flugzeugentwicklung, die hintenan geriet.

Halle und Unterkunft im Rohbau



Erst die Arbeit, dann das Vergnügen.

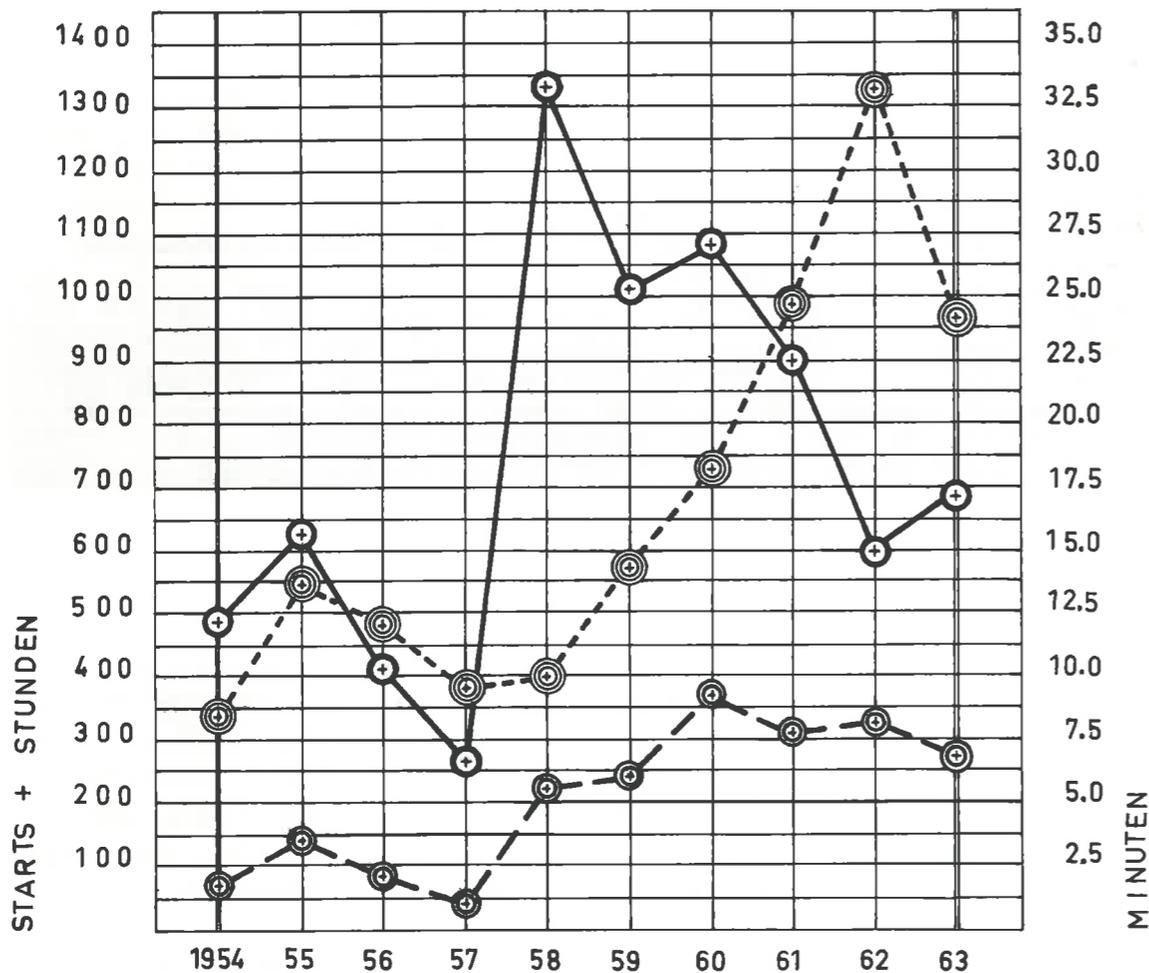
Die Wochenendfliegerei lag in diesem Jahr, obwohl ungewöhnlich gutes Wetter war, unter den Ergebnissen des letzten Jahres. Ein 300 km Zielflug wurde zwar geschafft und einige Versuche unternommen, aber die übrigen Mitglieder bauten. Statt Aprillehrgang - bauen! Statt Pfingstfliegerei - bauen! Am Landeswettbewerb Berlin beteiligten wir uns und errangen den 1. Platz. Die Teilnahme am ersten deutschen Juniorenwettbewerb in der Rhön trug uns einen 2. Platz ein.

In Prien/Chiemsee beteiligten wir uns an der ingenieurmäßigen Flugeigenschaftsuntersuchung der Akaflieg München in Zusammenarbeit mit dem Institut für Segelflug der Flugwissenschaftlichen Forschungsanstalt München FFM.

Trotz der starken Inanspruchnahme bei den Bauarbeiten, oder gerade deshalb wurde nach dem Richtfest der traditionelle Hangsegelfluglehrgang auf dem Ith angesetzt. Die Teilnehmer kamen begeistert zurück, auch einige Alte Herren hatten sich eingefunden.

Der Nachwuchs erhielt im Oktober die Möglichkeit, in der Segelflugschule Oerlinghausen auf Einladung des LV NRW des Deutschen Aeroclubs ausgiebig zu schulen.

- STARTS / JAHR
- STUNDEN / JAHR
- ⊙ MINUTEN / START



Das zurückliegende Jahr war wohl eines der härtesten und arbeitsreichsten in der Gruppengeschichte, das von jedem große Anstrengungen erforderte. Aber noch bleibt viel zu tun übrig, um wenigstens die Voraussetzungen zur Weiterarbeit, nämlich Werkstatt und Werkstattleiter, zu schaffen. Hinzu kommt, daß wir nach wie vor 250 km nach Westdeutschland zu unserem Exilflugplatz bei Celle fahren müssen, was uns zu besonderen finanziellen Aufwendungen zwingt - 1/5 unserer Jahresaufwendungen entfallen allein auf diese berlinbedingten Kosten - die keine andere Akaflieg kennt.

In diesem Zusammenhang möchten wir auf unser Spendenkonto 670 11, Postscheckkonto Berlin West hinweisen. Jede Spende ist für unser Ziel der vertieften Ingenieurausbildung eine wertvolle Unterstützung.

SATZUNGSÄNDERUNGEN

Auf der Jahreshauptversammlung am 12. Februar 1963 und der Mitgliederversammlung am 11. April 1963 wurden folgende Satzungsänderungen durchgeführt:

§ 4.

Die Akaflieg Berlin soll ihren Mitgliedern eine technisch-fliegerische Ausbildung vermitteln und in wissenschaftlicher Arbeit schöpferisch zur Entwicklung der Luftfahrt einschließlich der Raumfahrt beitragen, so wie es ihre Vorgängerin, die Flugtechnische Fachgruppe an der T. H. bis 1945 getan hat.

§ 9

Vor Übernahme in die Altherrenschaft kann auf Vorschlag des Vorstandes die aktive Mitgliedschaft beschränkt verlängert werden.

§ 34

Im Falle der Auflösung der Gruppe muß das Vermögen der "Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt und Raumfahrt e. V." in Braunschweig zugeführt werden. Von dieser Regelung ist das auf dem Nordgelände der Technischen Universität Berlin zu errichtende Werkstattgebäude ausgenommen, welches in das Liegenschaftsvermögen des Landes Berlin übergeht.

Die im Jahre 1961 aufgenommenen Arbeiten an dem Projekt eines schwanzlosen Segelflugzeuges mit Vorpfeilung liegen zu diesem Zeitpunkt in neun Berichten vor:

- Teil I Grundlegende Entwurfsstudie
- Teil II Fortführung der Entwurfsstudie (Vorentwurf)
- Teil III Abschätzung des aeroelastischen Verhaltens
- Teil IV Lastannahmen über die Luftkräfte
- Teil IVa Anhang zu den Lastannahmen (Boden-, Hand- u. andere Kräfte)
- Teil V Windkanaluntersuchungen über das Verhalten der Grenzschicht
- Teil VI Windkanalvermessung des verwendeten Profils mit Klappe

Im Zeitraum 1963 konnten folgende Arbeiten abgeschlossen werden:

- Teil VII Bauteiluntersuchungen im Institut für Luftfahrzeugbau (Leiter Prof. Dr. -Ing. H. Hertel) der Technischen Universität Berlin

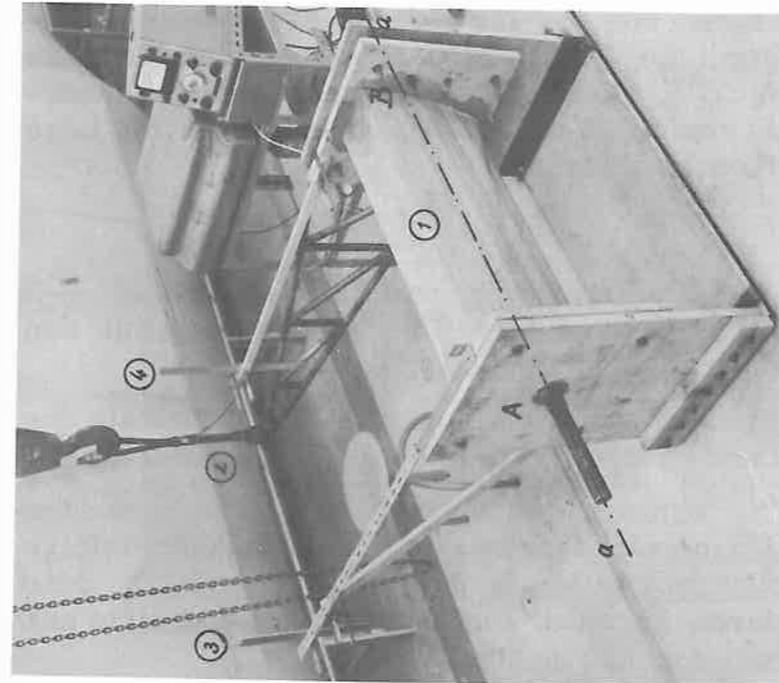
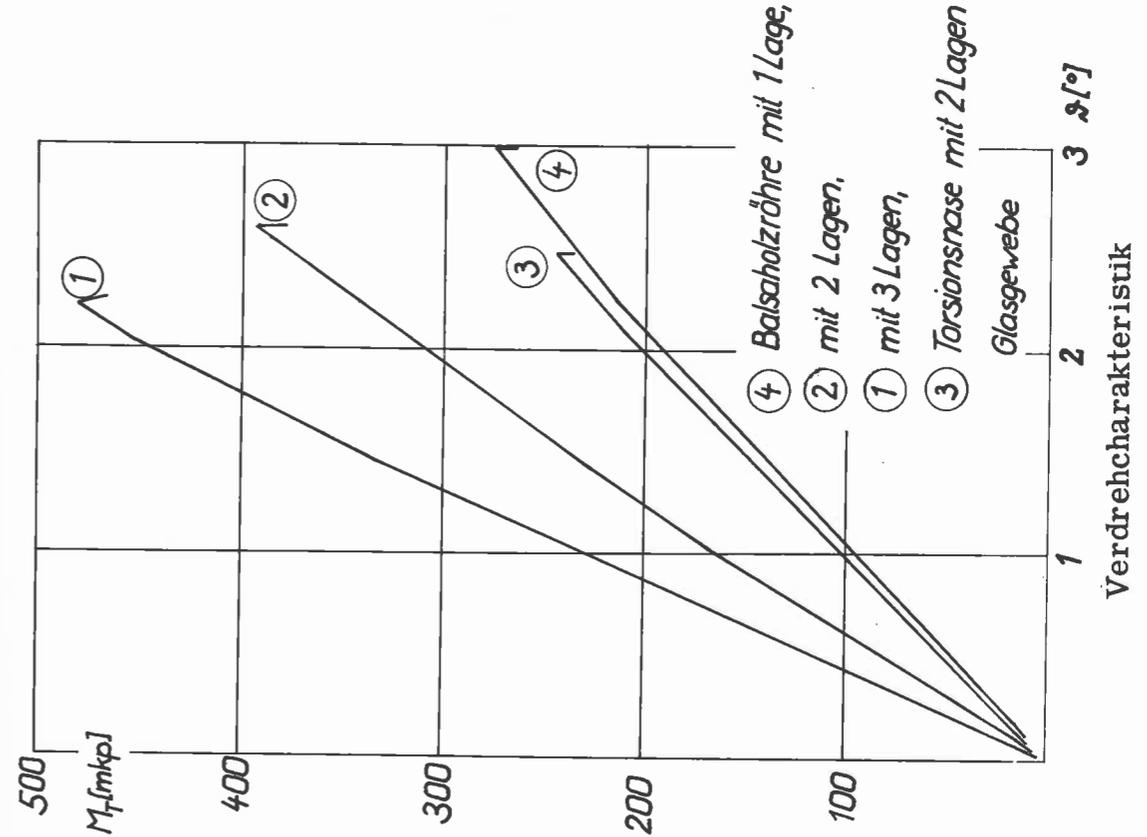
a) Schubversuche mit Sperrholzplatten:

In den Untersuchungen sollte die Abhängigkeit der Dimensionierungsgröße $\tau_{zul.}$ von Sperrholzstärke, Lagenzahl und Deckfaserrichtung gefunden werden. Die Versuche wurden mit handelsüblichem Sperrholz (Buche) durchgeführt. Die Aufbringung der Schubbelastung erfolgte durch einen diagonalgedrückten Gelenkrahmen, der etwa die Abmessungen eines durch Gurte und Querschotten begrenzten Stegfeldes hatte.

Eine Abhängigkeit der beulkritischen Spannung von Sperrholzstärke, Lagenzahl und Deckfaserrichtung ließ sich nicht feststellen. In allen Fällen zeigten die senkrecht zur Deckfaser gedrückten Platten eine höhere Bruchspannung.

b) Verdrehversuche an balsaholzugestützten Glasfaser-Kunststoffröhren:

Zur Dimensionierung der Torsionsnase ist der Schubmodul der Nasenbeplankung notwendig. Dieser wurde durch Versuche an drei kreiszylindrischen Röhren und einer Torsionsnase für verschiedene Gewebelagenzahlen bestimmt.



Versuchseinrichtung

- ① Versuchsstück
- ② Meßstreifen
- ③ Meßstellen für die Auslenkung
- ④ die Auslenkung

Das Versuchsstück ist an der Stelle A eingespannt, an der Stelle B um die Achse "a-a" drehbar gelagert.

Teil VIIIa 6-Komponentenmessungen in der AVA-Göttingen

An einem Modell (Maßstab 1:7,8 - Spannweite 2,2 m) wurden 6-Komponentenmessungen durchgeführt und die Beiwerte c_A , c_W , c_Y , c_L , c_M , c_N bestimmt.

Hauptaufgabe der Untersuchungen war es, die für die Lösung der Seitenstabilitätsgleichungen notwendigen Derivativa $c_{L\beta}$ und $c_{N\beta}$ zu bestimmen und ihre Abhängigkeit von den leicht veränderlichen Bau-Größen eines Entwurfes, der V-Stellung der Tragflächen und der Seitenleitwerksgröße, festzustellen.

Das Meßprogramm umfaßte:

1. Messungen bei drei V-Stellungen (6° , 9° , 12°)
2. Messungen ohne Seitenleitwerk und mit zwei Seitenleitwerken verschiedener Größe
3. Messungen mit positivem und negativem Höhenruderausschlag

Für Normalflugzeuge bestehen zur Erzielung guter Flugeigenschaften hinsichtlich der Seitenstabilität die Forderungen:

1. Rollmomentenbeiwert $c_l > 0$ für positive Schiebewinkel β (linke Fläche voreilend), außerdem $c_{L\beta} = \frac{\partial c_l}{\partial \beta} > 0$
2. Giermomentenbeiwert $c_N < 0$ für $\beta > 0$ und $c_{N\beta} = \frac{\partial c_N}{\partial \beta} < 0$

$c_{L\beta}$ und $c_{N\beta}$ sind Funktionen von c_A . Die Beeinflussung von $c_{L\beta}$ geschieht hauptsächlich durch die V-Stellung ν . Erhöhung von ν führt zu einer Vergrößerung von $c_{L\beta}$, gleichzeitig aber auch zu einer (unerwünschten) Vergrößerung von $c_{N\beta}$. $c_{N\beta}$ ist im wesentlichen von Lage und Größe des Seitenleitwerks abhängig.

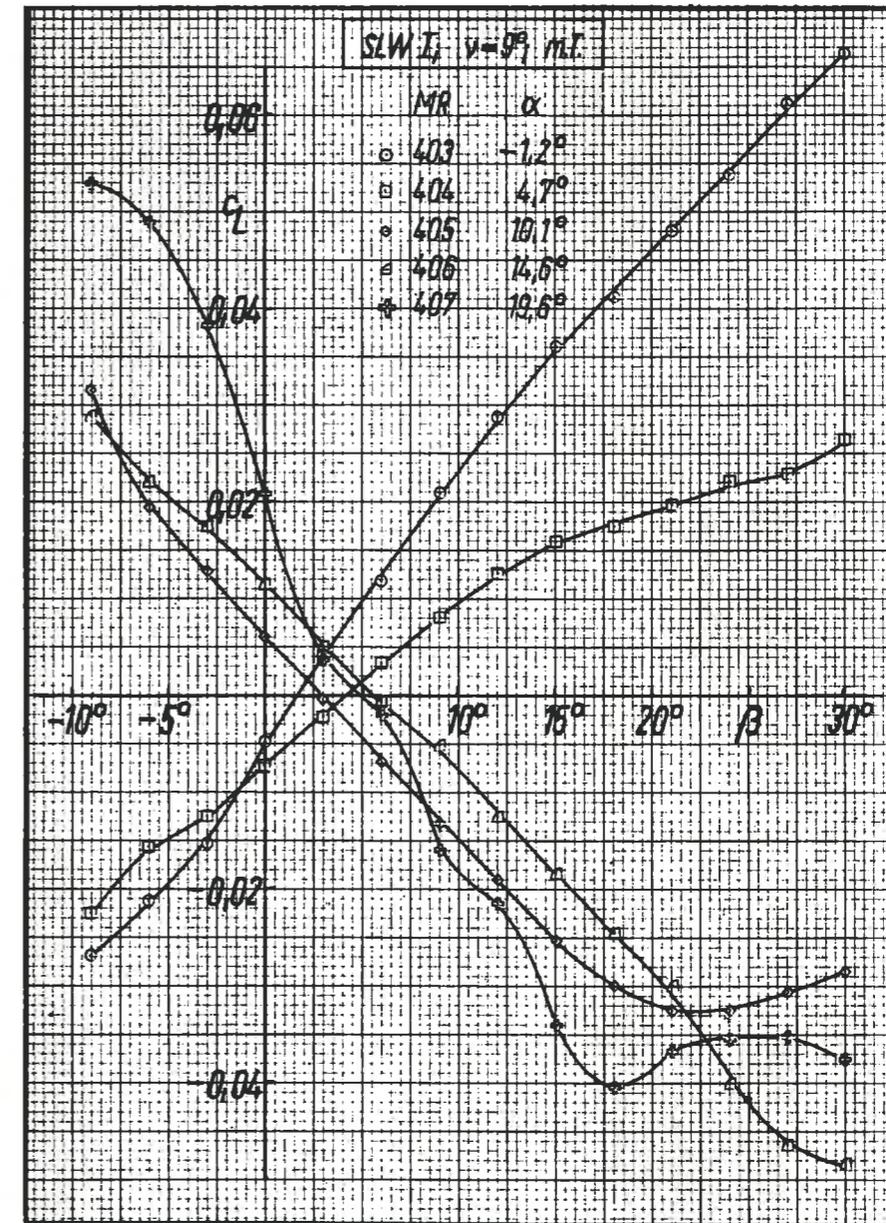
Ergebnisse

Auftriebswert: Höchstauftrieb c_{Amax} und Auftriebsanstieg $\frac{dc_A}{d\alpha}$ zeigen befriedigende Übereinstimmung mit den theoretischen Werten.

Widerstandsbeiwert: Er ist wegen der kleinen Re-Zahl höher als der theoretische Wert.

Momentenbeiwert: Die Wirkung des Höhenruders ist im gesamten Flugbereich vorhanden. Ruderumkehr infolge Neutralpunktwanderung im Schnellflug oder durch Abreißen im Langsamflug trat nicht auf.

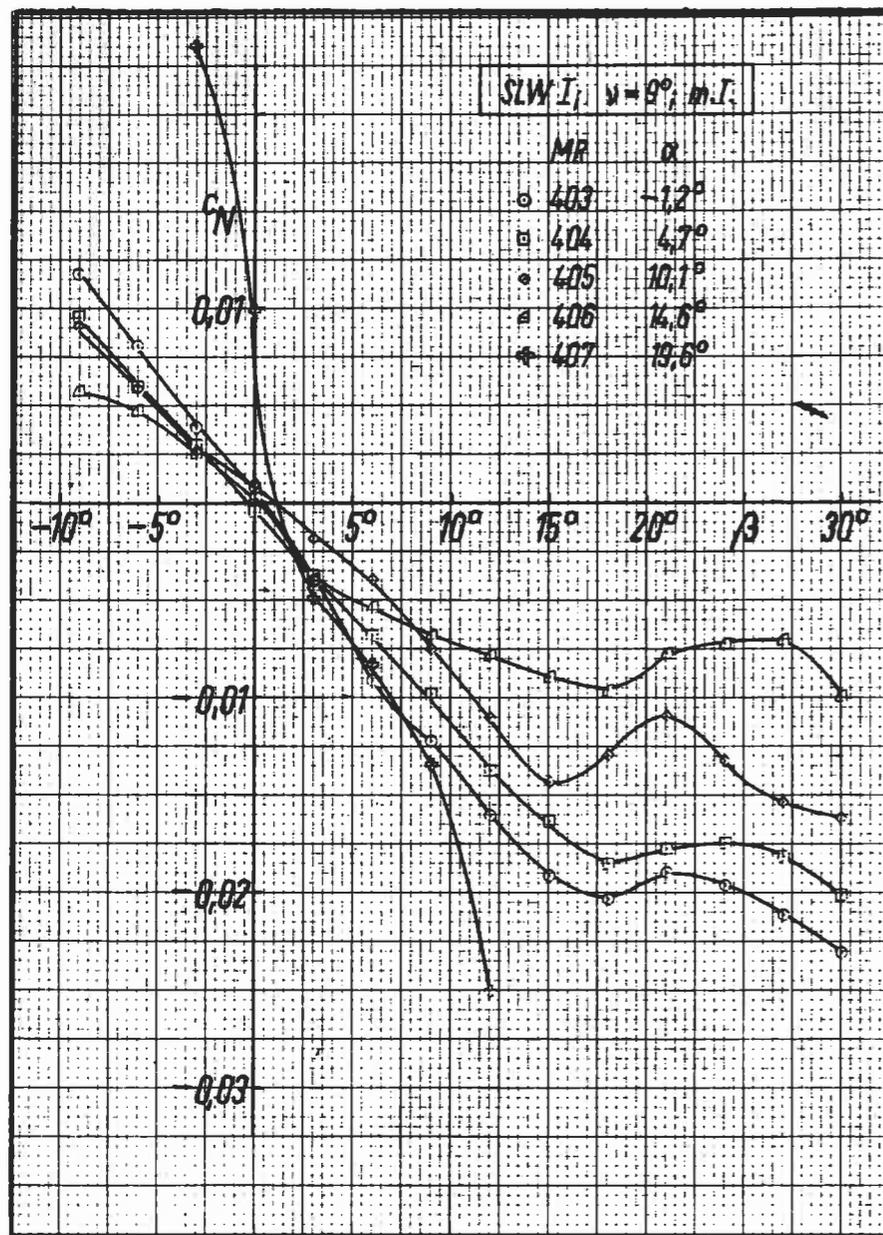
Schieberollmoment: Die Forderung $c_{L\beta}$ größer Null ist im Schnellflug und im Reiseflug für alle drei V-Stellungen erfüllt. Für große c_A -Werte ist diese Bedingung jedoch nicht mehr erfüllt. (Das hängt mit Ablöseerscheinungen am voreilenden Flügel zusammen, die ein negatives Schieberollmoment bewirken).



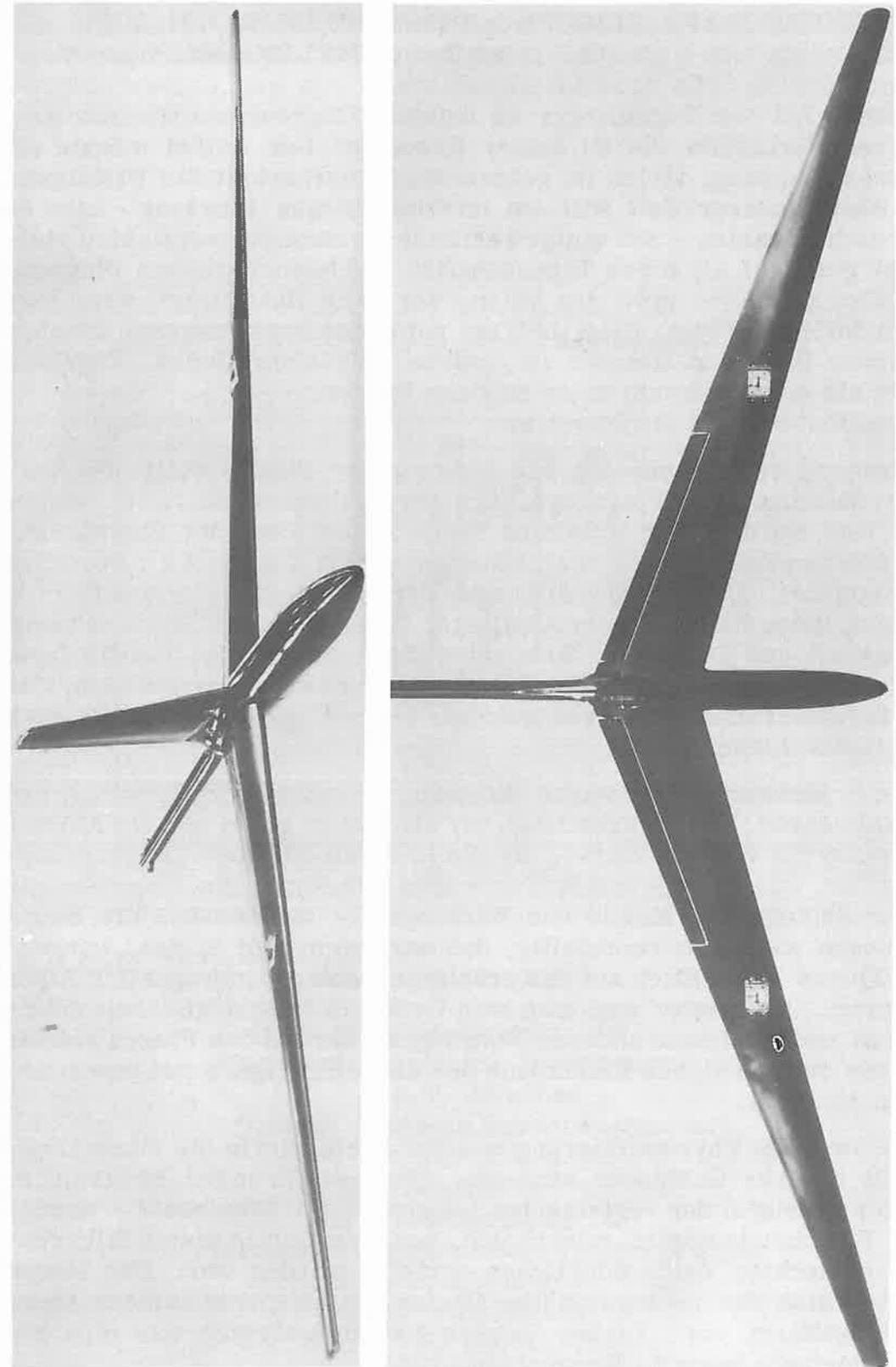
Rollmoment über dem Schiebewinkel

Schiebegiermoment: $c_{M\beta} < 0$ ist bei $\nu = 12^\circ$ für alle Flugbereiche erfüllt, wenn $|\beta| < 5^\circ$ ist. Für $|\beta| = 9^\circ$ (6°) vergrößert sich der Schiebewinkel um 5° (10°).

Die Bestimmung der optimalen V-Stellung und Größe des Seitenleitwerkes werden in Kürze im Rahmen einer Untersuchung der dynamischen Seitenstabilität vorgenommen.



Giermoment über dem Schiebewinkel



Windkanalmodell

FLUGEIGENSCHAFTSFLIEGEN in Prien 1963 (27. 5. - 31. 5.)
bei der AKAFLIEG München

Meistens hat der Segelflieger zu seinem Flugzeug ein ähnlich subjektives Verhältnis wie zu seiner Freundin: Der Ästhet möchte ein schönes Flugzeug, vielen ist gehorsame Steuerbarkeit das Wichtigste, der Mann unserer Zeit will ein leistungsfähiges Flugzeug - kann es aber nicht bezahlen - und einige restliche Romantiker verzichten vielleicht gern auf all diese Eigenschaften und bevorzugen ein Flugzeug mit Charakter wie etwa den Milan, der nach links fliegt, wenn man die Ruder rechts gibt. Eine Umfrage unter den Segelfliegern, welches Flugzeug ihnen am liebsten ist, würde kein sinnvolleres Ergebnis haben als eine Misswahl unter schönen Frauen.

De gustibus non est disputandum.

Unabhängig von Geschmack und Neigung der Piloten wollte die Akaflieg München ihre Flugzeuge nach physikalischen Kriterien testen. Der Test wurde unter Anleitung Herrn Zachers von der Flugwissenschaftlichen Forschungsanstalt München - FFM - Institut für Segelflug durchgeführt. Um den Familiensinn der Akafliegs untereinander zu pflegen, luden die Münchener Akaflieger Gastpiloten aus Braunschweig, Darmstadt und Berlin ein. So konnten die Probleme der Testfliegerei von einer breiten Gemeinschaft gesehen werden. Es zeigte sich, daß das ingenieurmäßige Fliegen genauso gelernt werden muß wie etwa Kunst- und Leistungsflug.

Unsere Meßwerkzeuge waren Stoppuhr, Bandmaß, Federwaage und Winkelmesser. Damit arbeiteten wir ab 100 m Höhe, um die Kurvenwechselarten der 45°-Kurve, die Rollzeit bis 30°, das Langsamflugverhalten, die Hänge- und Schiebewinkel des Slips, die Flugstabilität, Steuerstellungen - Kräfte und Wirkungen - zu messen. Die Beobachtungen waren so reichhaltig, daß wir kaum Zeit fanden, während des Fluges einen Blick auf das prächtige Gebirgs Panorama der Alpen zu werfen. Als Tester muß man sein Gefühl in Geschicklichkeit sublimieren und darf kein anderes Vergnügen während des Fluges kennen, als das der zeitlichen Koinkidenz des Stoppuhrzeigers mit einem anderen Meßwert.

Der drohenden Physikalisierung unserer Seele wirkte die vitale Originalität unserer Gastgeber entgegen. Die fischförmigen Frühstücksbretter - Zeugen der verfeinerten Lebensart der Münchener - wurden zum Tischtennis spielen mißbraucht, nachdem ein in einem Silberpokal verstecktes Zelluloidbällchen entdeckt worden war. Des Nachts stellte sich den uneingeweihten Gästen ein Gespenst namens Anton in Skelettförmigkeit vor. Dieser magere Nachtschwärmer war eine mit Phosphorfarbe bemalte Fliegerkombination.

Die Münchener wissen, was sie haben: Um uns den Abschied zu erleichtern, bliesen sie auf dem Priener Bahnsteig eine etwas zittrige Abschiedsweise, die aus einem Gummischlauch mit halber Trompete geschmettert wurde.

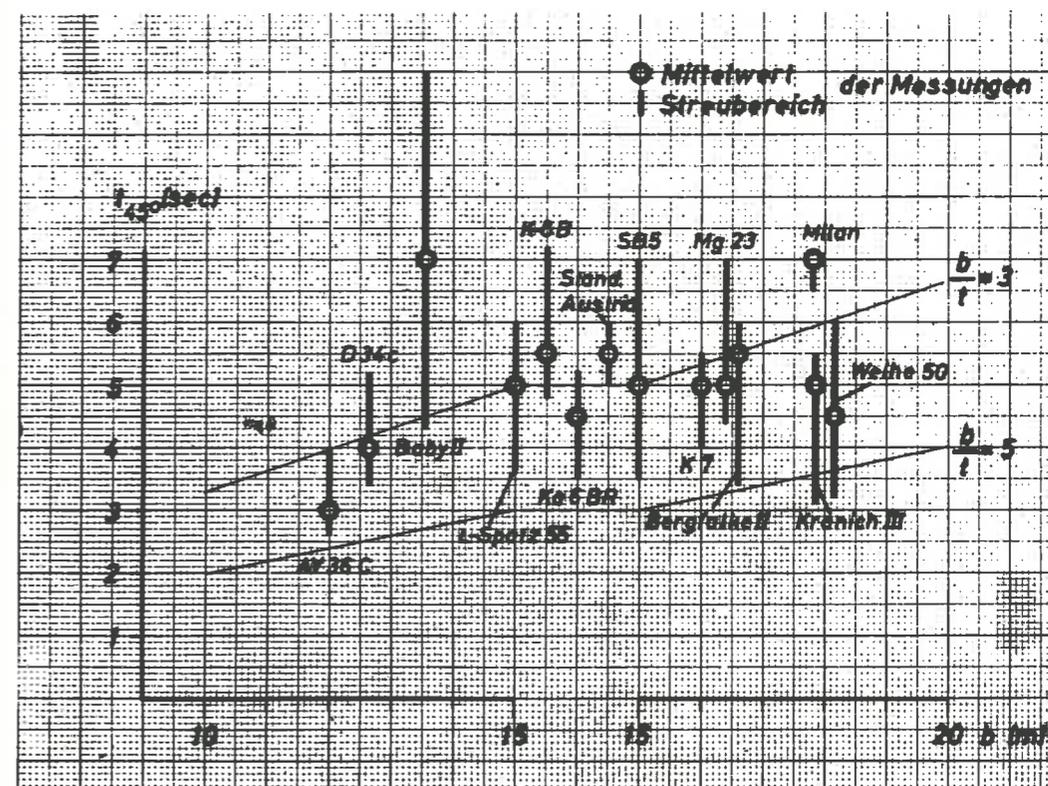


Bild F4.30 Kurvenwechselzeiten

aus:

FFM-Bericht Nr. 40
Flugwissenschaftliche Forschungsanstalt
e. V. München
früher: Deutsche Forschungsanstalt
für Segelflug e. V.
in Zusammenarbeit mit der
Interessengemeinschaft
Deutscher Akademischer Fliegergruppen
Flugeigenschaftsuntersuchungen
an 14 Segelflugzeugen
H. Zacher

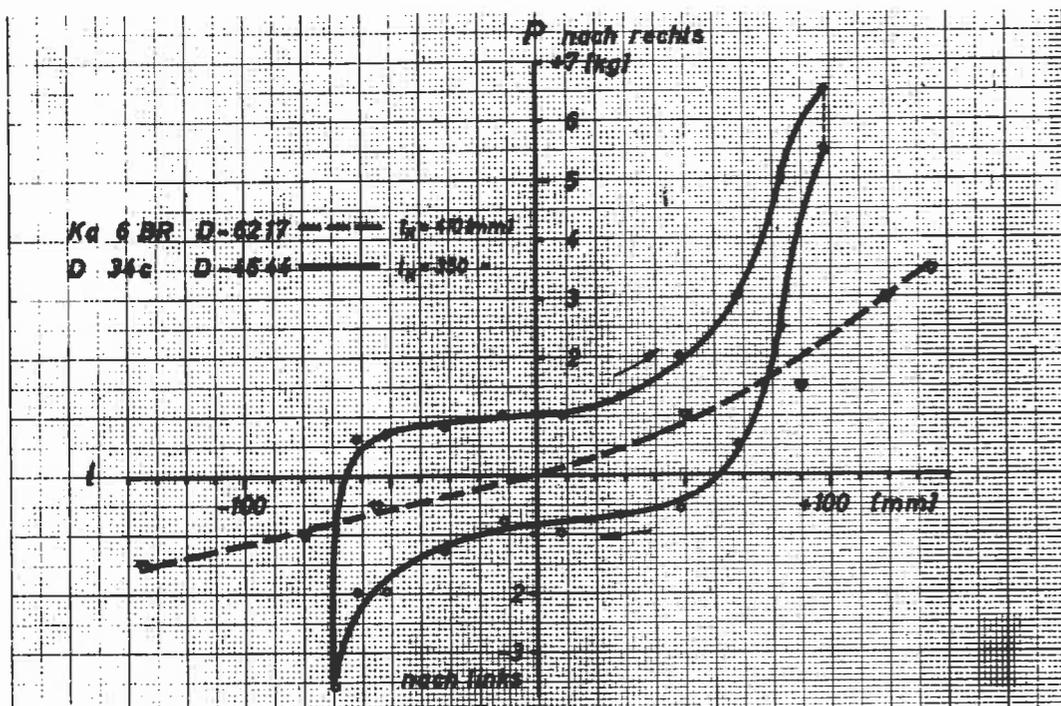


Bild F3.4 Ka 6 und D 34, Quersteuerhandkräfte

Am Quersteuerhandkraftverlauf der "Ka 6" wird gezeigt, welchen Einfluß die ungenaue Einstellung des Querruders nach einer Reparatur haben kann: 3,5 kg nach rechts, 1,5 kg nach links. (Die Haftreibung ist beim Zeichnen der Kurve nicht berücksichtigt worden: sie ist gering). Bei der "D 34" ist das Quersteuerungsgestänge im Rumpf unsymmetrisch angeordnet und im übrigen sehr oft umgelenkt worden; dadurch ergeben sich am Knüppel sowohl ungleiche Quersteuerwege und -kräfte als auch große Reibungen: nach rechts 98 mm Weg mit 6,5 kg Kraft, nach links nur 70 mm und 3,5 kg bei $\pm 0,9 \dots 1,2$ kg Reibung. Interessant ist, daß diese Eigenart von den Flugzeugführern nicht beanstandet und von vielen wahrscheinlich auch nicht bemerkt wurde, da Vollausschläge selten gegeben werden und im Fluge kein rechter Maßstab für die Größe des Knüppelausschlages besteht. Außerdem hatte eine Nachmessung ergeben, daß Knüppelausschläge von mehr als 70 % kaum noch den Querruderausschlag vergrößern.

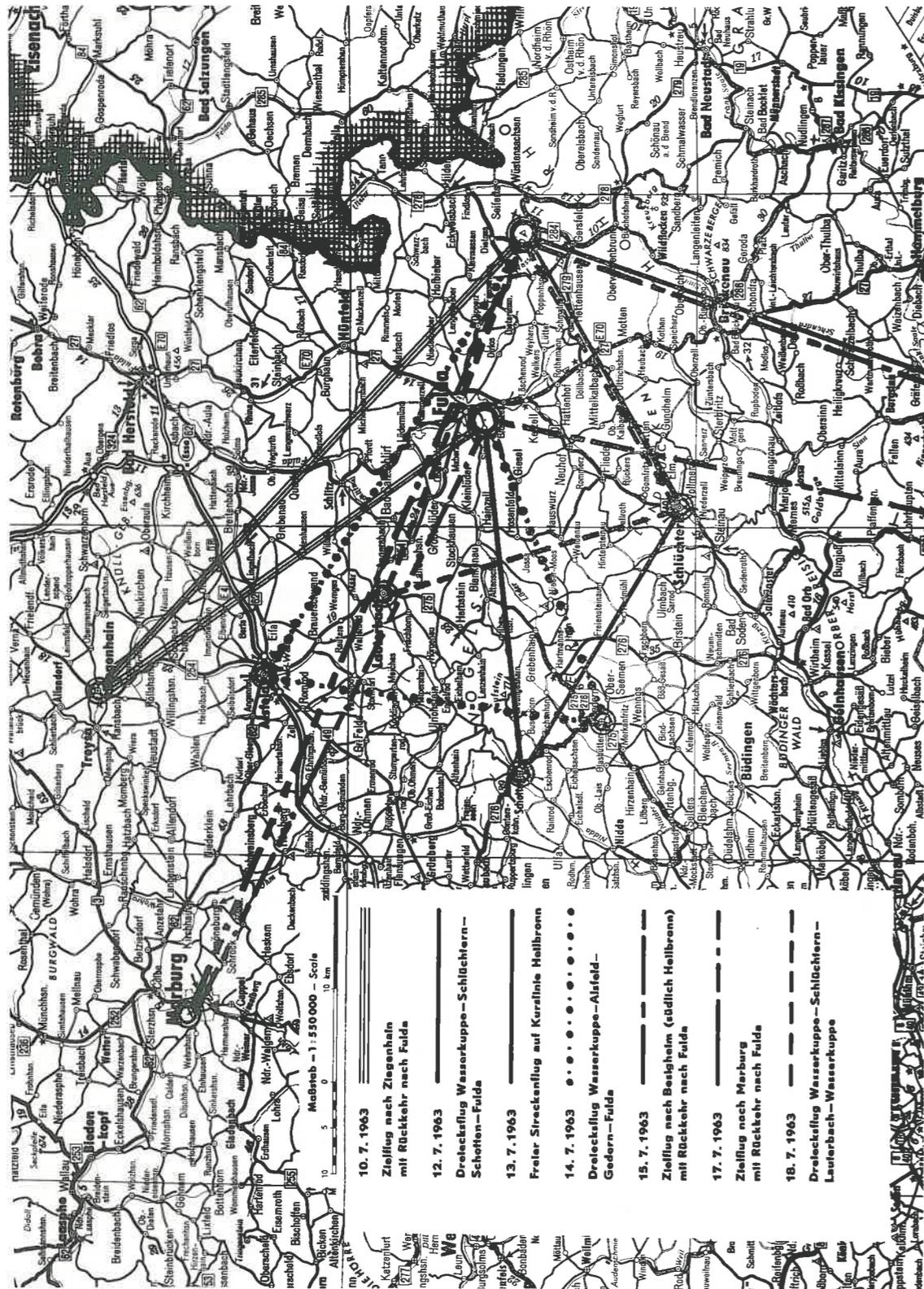
1. DEUTSCHER JUNIORENWETTBEWERB auf der Wasserkuppe

In diesem Jahr verwirklichte der Deutsche Aero-Club einen schon lange gehegten Plan und schrieb den ersten Deutschen Junioren-Wettbewerb aus, den die Gesellschaft zur Förderung des Segelflugs auf der Wasserkuppe dort vom 6. bis 20. Juli 63 durchführte. Mit diesem ersten offiziellen Rhönwettbewerb nach dem Kriege wollte man die große Tradition der Wasserkuppe als Berg der Segelflieger weiterführen; er soll zu einer ständigen Einrichtung werden und alle zwei Jahre (im Wechsel mit den Deutschen Segelflugmeisterschaften) stattfinden. Seine Hauptaufgabe besteht in der Förderung des Nachwuchses sowohl fliegerisch als auch ideell, und gerade aus diesem Grunde ist die Wahl für den ständigen Austragungsort auf die Wasserkuppe gefallen.

Auch für unsere Gruppe hat der Berg der Flieger eine Tradition. Zu Beginn der zwanziger und Ende der dreißiger Jahre waren die Berliner Akaflieger zur Rhön gefahren, um ihre Neukonstruktionen mit denen anderer Gruppen zu messen. Heute ist die Wasserkuppe in etwa unser Leidensgenosse: Ihre politische Lage setzt den fliegerischen Möglichkeiten harte Grenzen und sie steht in ständigem Kampf um ihre Existenz. Das war allen Teilnehmern bewußt und daher beherrschte, trotz des harten Kampfes, nicht die Rivalität zwischen den Mannschaften den Geist des Wettbewerbes, sondern mehr der Wille, die Bedeutung der Wasserkuppe für den Segelflug wieder zu vergrößern.

Die Gesellschaft zur Förderung des Segelfluges auf der Wasserkuppe hatte keine Mühe gescheut, dieses Ziel zu verwirklichen. Schon der Wettbewerb an sich hatte für alle Mannschaften besondere Anziehungskraft, weil die ersten drei Sieger die Teilnahmeberechtigung für die Deutschen Segelflugmeisterschaften erhielten und für bestimmte Konkurrenzen Tagespreise ausgeschrieben wurden. Außerdem hatte die Wettbewerbsleitung ein reichhaltiges Programm zusammengestellt, in dessen Mittelpunkt die fliegerische und theoretische Belehrung durch Heinz Huth stand, der mitflog und anschließend sagte, was falsch gemacht wurde. Langeweile kam also auch an neutralisierten Tagen nicht auf, zumal das Programm außerdem noch durch abendfüllende Vorträge über die derzeitige politische Lage der Kuppe sowie über die Entwicklung des Segelfluges bereichert wurde.

Viel wurde getan, um das Risiko des Überfliegens der Zonengrenze zu verringern. So war für alle Teilnehmer zwei Trainingstage Pflicht, mit einem Motorflugzeug wurde vorher jeder an der Grenze entlanggeschaukelt und ein Anfliegen der Wasserkuppe bei Rückkehrflügen dadurch vermieden, daß als Ziel der Flugplatz Fulda festgelegt wurde.



Das Wetter (in bewährter Weise erläutert von Herrn Dr. Schulte) war recht mäßig, allerdings für die letztjährigen norddeutschen Verhältnisse noch erträglich. Lediglich zu Beginn des Wettbewerbes hatte man Sorge, die nötigen 4 Wertungstage zusammen zu bekommen und schickte uns bei jedem Wetter los, wie sich auch zeigte, nicht unberechtigt: Es wurde nur ein Tag, an dem eine Aufgabe gestellt worden war, neutralisiert, bei allen anderen reichte es für eine Wertung. Einschränkend auf die Tagesaufgaben wirkte sich aus, daß in Richtung Osten alles tabu war, so daß wir an jedem Tag, selbst bei einem Streckenflug auf Kurslinie, mit Gegenwind zu kämpfen hatten. Der Wettbewerb spielte sich so hauptsächlich im Gebiet des Vogelsberges ab, da auch von der Frankfurter Flughafenzone ein respektvoller Abstand gewahrt wurde. Aber auch in südliche Richtungen wurden zwei Flüge angesetzt, die (besonders auch für die Mannschaften) zu großen Erlebnissen wurden.

Als besonders positives Ergebnis dieses Juniorenwettbewerbes möchte ich es bezeichnen, daß man zum Schluß nicht das Gefühl hatte, an einer Massenrazzia nach den Besten, sondern an einem Fliegertreffen teilgenommen zu haben. Bei uns Berlinern ist so etwas wie eine Rhönbegeisterung zurückgeblieben, für die nicht nur das günstige Abschneiden unserer Mannschaft mit dem 2. Platz verantwortlich ist.

Foto: Emil Hennemuth, Gersfeld/Röhn



.... auf der Wasserkuppe

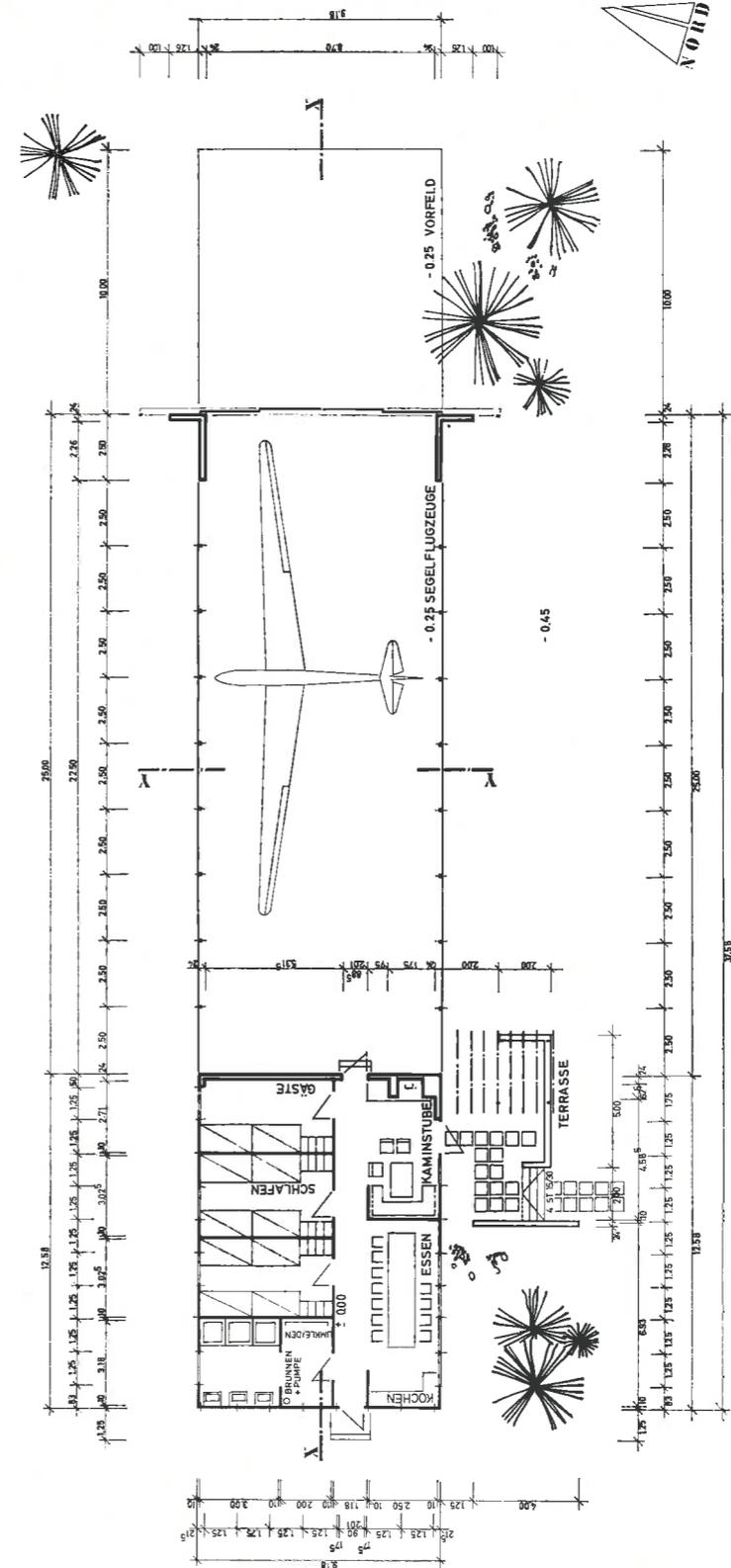
HALLE und UNTERKUNFT in EHLERSHAUSEN

Anfangen hat es mit einer uralten Baracke und einigen Brettbindern, die wir günstig in Wewelsburg erstehen konnten. Aber schon der Transport von Wewelsburg nach Ehlershausen mit Lastwagen, Bundesbahn und Treckerfuhrwerk abenteuerlich über Moorwege erwies sich als Problem.

Von der Schufferei im strömenden Regen geben die Bilder beredtes Zeugnis. Als dabei die Arbeitsmoral fast im Ackerschlamm stecken zu bleiben drohte, kam gerade noch rechtzeitig - von unserer "scheinbaren" Arbeitswut angelockt - ein Nachbar der Baracke und glücklicher Opel-Blitz-Besitzer. Im Nu war er - samt Opel-Blitz - engagiert (kostenlos) und die Stimmung erreichte ein unglaubliches Hoch. Der Schwung, mit dem weitergearbeitet wurde, schien ihn offenbar so beeindruckt zu haben, daß er uns anschließend auch prompt noch seine Waschküche und genügend heißes Wasser zur Verfügung stellte, damit wir uns für die Heimfahrt wieder landfein machen konnten.



Jetzt fehlte nur noch der Plan und überhaupt alles andere. Ersteres war schnell getan. Bevor Baupolizei, Prüfstatiker und Kreisbauamt etwas ahnten, begannen wir mit dem Ausheben der Fundamente, mischten den Beton und mauerten einen Sockel, der den Wohnteil aufnehmen sollte. Zu allem Überfluß schien die Sonne, standen die Cumulanten am Himmel, und von einer Nachbargruppe bekamen wir zu hören, welch großartiges Segelfluggewetter wir verpaßten. Was half's, wir benötigten dringend eine Unterkunft und Abstellmöglichkeit am Flugplatz.



GRUNDRISS

Flugzeughalle und Unterkunft in Ehlershausen

Den ganzen Sommer über wurde gezeichnet, gemauert, gebaut, Material besorgt (manchmal auch gekauft), und der Amtsschimmel gefüttert. Er erwies sich, das muß zu seiner Ehre gesagt werden, als wirklich zahm und kam uns sehr entgegen. Nach Semesterschluß starteten wir im August einen dreiwöchigen Baulehrgang.

Berliner Stahlbauunternehmen und das Eternit-Werk hatten uns großzügig unterstützt und die Bundeswehr kam uns mit einer Pioniereinheit aus Braunschweig mit einem Zug Pionieren, Maschinen und Gerät zu Hilfe. Diese Pioniere waren alles Leute vom Bau, Maurer, Zimmerleute und Schlosser, brachten viel Begeisterung mit, zumal sie ja nun vom Kasernendienst befreit waren. Zusammen erreichten wir einen sagenhaften Wirkungsgrad: Standen Ende Juli gerade die Fundamente und ein Teil der Mauern, so waren nun innerhalb weniger Tage Stahlstützen einbetoniert, Brettbinder genagelt, Wandkonstruktionen errichtet, die Baracke erstellt und mit einem Kranwagen die Binder verlegt. Zwischendurch fiel der Pionierkran einmal aus, innerhalb



der Pionierkran

einer halben Stunde hatten wir von einer uns völlig fremden Luftwaffeneinheit einen Kran mit Mannschaft kostenlos am Platz. Wir staunten über so viel Organisation nicht schlecht.

Acht Tage später konnten wir bereits ein zünftiges Richtfest feiern. Unser "Polier" Uffz. Wieczorek schwang eine markige Rede, trank Doppelte auf das Wohl fast jeden Brettbinders einzeln, so daß wir befürchten mußten, er kommt nicht mehr heil vom Dach herunter. Heil kam er schon, trocken nicht. Bei Bier, Bratwürsten und Lagerfeuer wurde bis in die Nacht gefeiert, was nicht ohne Verluste abging. Auch am nächsten Tag wurde es nicht viel mit Tätigkeit.

Richtfest in Ehlershausen



.... und noch einen

Inzwischen sind die Außenarbeiten abgeschlossen, alles gedeckt und gestrichen, an der Inneneinrichtung haben wir während des Winters noch zu tun. Mit Beginn der Flugsaison hoffen wir fertig zu sein und können dann endlich in eigenen Räumen hausen. Platz ist für 20 Betten, Duschen, Aufenthaltsraum und Flugzeughalle, die 5 Segelflugzeugen aufgerüstet Platz bietet.

Unser Bau wäre nicht möglich gewesen ohne die Unterstützung und Förderung vieler Herren, Gesellschaften, Firmen und der Bundeswehr. Ihnen allen sei auf das herzlichste gedankt.

Trotz der großen Bautätigkeit in diesem Jahr, kam unser Nachwuchs im Oktober doch noch ausgiebig vor den Hängen des Teutoburger Waldes auf den beiden letzten Lehrgängen der Segelflugschule Oerlinghausen zur Schulung, wozu uns der Landesverband NRW des Deutschen Aeroclubs großzügig eingeladen hatte. Zeitweilig war das Wetter noch so herrlich, daß man sich wie in der Sommerfrische fühlte.

Um 7.00 Uhr geweckt, 7.30 ein ausgiebiges Frühstück eingenommen, so kam man bester Laune und mit großem Schwung um 8.00 an der Halle an, öffnete die Tore, tankte Wagen auf und schob Flugzeuge rasch an den Start. Innerhalb kurzer Zeit war auch schon der erste Vogel hochgeschossen.

Die Mittagspause dauerte eine Stunde, dann ging es weiter mit dem Flugbetrieb bis zum Sonnenuntergang. Abends kam die Theorie in Vorträgen zum Zuge und nach kurzem Umtrunk in der Fliegerklausur "bei Kardinal" hatte jeder genügend Bettschwere. Aber meist war selbst dieser Schlaftrunk nicht mehr erforderlich - die frische Luft und das Zurückholen der Flugzeuge waren völlig ausreichend, um die Flugaspiranten baldmöglichst die Fallen aufsuchen zu lassen.

Der Leiter der Schule, Herr Ing. Burzlauer und alle seine Mitarbeiter hatten sich mit uns redlich Mühe gegeben, was sich auch in den abgelegten Prüfungen von

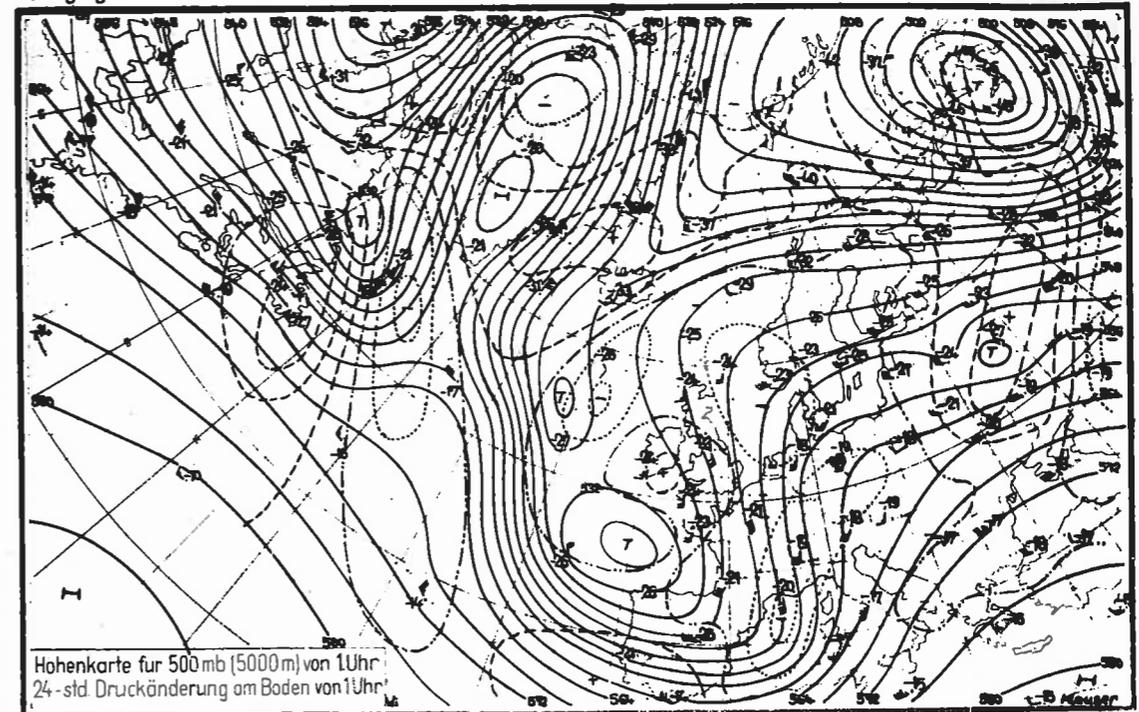
- 1 A-Prüfung
- 3 B-Prüfungen
- 2 L 1 - Prüfungen
- 1 F-Schleppgenehmigung

deutlich ausdrückt. Ihnen und der vortrefflichen Küche sei an dieser Stelle nochmals unser aufrichtiger Dank gesagt.

Ein Gemeinschaftsabend zu dem die Lehrgangsteilnehmer alle Angehörigen der Schule eingeladen hatten, schloß die Reihe der Erlebnisse ab, an die wir uns gern erinnern.

FÖHNFLIEGEREI in INNSBRUCK

Seit Wochen lagen wir auf der Lauer, hörten Wetterberichte, studierten Wetterkarten und telefonierten mit Meteorologen, alles drehte sich um eine Frage: "Wann kommt der Föhn?" Ein Höhenatmungsgerät wurde organisiert, die K 6 stand schon in Innsbruck, wir saßen in Berlin - wie auf Kohlen. Montag 14 Uhr war Wellenalarm, 19 Uhr



saßen wir im Auto Richtung Innsbruck, und wußten noch an der Zonengrenze nicht genau, ob alle Papiere, Ausweise, Unterlagen dabei waren. Durch Regen und Nebel ging es südwärts, aber die Voraussagen waren günstig, und in Innsbruck erwarteten bereits 50 Segelflugzeuge den Föhn, der gute Höhenflugmöglichkeiten durch Wellenaufwind über dem Inntal ermöglichen sollte.

Gestartet wurde an der Winde, Querabflug zur Nordkette und im Wolkenaufwind der Hebungswolke vor dem Hang durch Kreisen Höhe gewonnen bis ca. 2000 m über Start, dann Andrücken gegen den Wind und Schnittflug über das Tal, um den Anschluß an die erste Welle zu finden. War es im Start und im Tal noch sehr bockig und turbulent, so wurde es jetzt ganz ruhig, mit 1 m Steigen ging es aufwärts. Durch Beobachtung der soch ständig ändernden Lenticularis wurde das beste Steigengesucht und mit 3 - 4 m/sec erreicht. Ein überwältigendes Erlebnis, die Alpen unter sich versinken zu sehen, völlig ruhig zu steigen und bei blauem Himmel und glasklarer Luft die Fernsicht über das Alpenmassiv zu genießen. Alle Wolken blieben zurück, bei 5000m wurde die vierte und letzte Lenticularis überstiegen und mit 4 m/sec ging es stetig aufwärts.

Bei 6300 m über NN mußte wegen Sonnenuntergang abgebrochen werden. Alle Geräte hatten einwandfrei funktioniert. Atmungsbeschwerden und Vereisungserscheinungen waren nicht zu beobachten. Überraschend war eigentlich nur die geringe Windgeschwindigkeit, da man in 5000m Höhe und 70 km/h am Stau noch vorwärts flog. Außerdem wurde versucht, durch Andrücken gegen den Wind die zweite Welle vor dem Patscherkofel zu erreichen, sie war nicht durch Lenticularis markiert und brachte nur schwaches Steigen von 1/2 m/sec.



Blick auf Nordkette und Starnberger See im Hintergrund
aus 6500 m über NN

Mit dem erfolgten Ergebnis von 2 Diamanten waren wir sehr zufrieden. Da sich das Wetter am folgenden Tag stark verschlechterte, mußten wir nach Hause fahren, probierten vorher aber noch ausgiebig österreichische Spezialitäten wie Enzian und Tokayer.

ITH - LEHRGANG 1963 (22. 9. - 29. 9.)

Nach der vielen Arbeit an der Halle in Ehlershausen äußerten einige Akaflieger die ketzerische Ansicht, daß eigentlich auch wieder geflogen werden müßte.

Nun war der Sommer schon vorbei, es blieb also nur noch der schon zur Tradition gewordene Ithlehrgang, um die aufgespeicherten fliegerischen Gelüste abzubauen.

Ende September wurden also die Flugzeuge aus der Halle geholt und gründlich abgestaubt. Ein Brief hatte die Eschershäuser Segelflieger auf unser Kommen vorbereitet. Er blieb ohne Antwort und man konnte annehmen, daß alles in Ordnung war. Als es dann wirklich losging, fanden sich so viele ein, daß auf dem Ith dreistückig geschlafen werden mußte und der Bäcker in Eschershausen am Montagmorgen ungläubig fragte, ob es wirklich 60 Brötchen sein sollten.

Am Montag war dann endlich - nach zum Teil aufregender Fahrt - alles auf dem Ith angekommen. Noch am selben Abend wurden die ersten Flaschen vom "mitgebrachten Rum" für "Trainingszwecke" verbraucht. Von der folgenden Prozession zum Windsack zeigte sich Petrus so beeindruckt, daß er für den Rest unseres Aufenthaltes auf dem Ith den Wind mit zum Teil orkanartigen Stärken aus Westen blasen ließ. Da wir vier Flugzeuge hatten, mußten wir so viel fliegen, daß uns kaum noch Zeit für Spaziergänge durch das herbstliche Weserbergland blieb.

Einige Alte Herren benutzten die Gelegenheit, einmal wieder unter Akafliegern zu weilen. Die Studenten konnten sich bei dieser Gelegenheit von der vollen Tauglichkeit eines neuen 190er Mercedes als Seilrückholwagen überzeugen.

Mit zwei 5-Stundenflügen auf dem Grunau-Baby und stundenlangen Flügen auf den anderen Typen fuhren wir mit dem Gefühl nach Hause, in diesem Sommer das Fliegen nicht ganz verlernt zu haben.



VORSTAND 1963

1. Vorsitzender	Hans-Joachim Aminde
2. Vorsitzender	Achim Leutz
Kassenwart	Giselher Uebel
Schriftführer	Benno Keinath

EHRENMITGLIEDER

Prof. Augustin, Udo
Remm, Horst
Stiebeler, Willy

AKTIVE MITGLIEDER

Aminde, Hans-Joachim	Kadhim, Shokat
Behrndt, Dieter-Detlef	Keinath, Benno
Blumberg, Dieter	Krahn, Rudolf
Bröner, Dietrich	Leutz, Achim
Dörrscheidt, Arno	Neumann, Heiner
Differt, Rodrik	Reich, Dieter
Etzold, Frank	Roß, Hannes
Dr. Fastabend, Wolfgang	Sommer, Peter
Friedrich, Frank	Specowius, Winfried
Ganschow, Hermann	Templer, Rudolf
Griese, Hans-Jörg	Uebel, Giselher
Hager, Günter	Voigt, Jürgen
Hefer, Gerd	Wachau, Klaus-Dieter
Dr. Herbst, Wolfgang	Wischmann, Ulrich
Hermanspann, Fred	Zelter, Burkhard
Hofmann, Christoph	

VORSTAND der ALTHERRENSCHAFT

Vorsitz	Prof. Dr. Hermann Winter	33 Braunschweig Am Hasselteiche 48
	Paul Eduard Pank	35 Kassel Am Weinberg 7
Kassenwart	Hans-Joachim Wefeld	1 Berlin 65
Schriftführer	Rolf Model	Transvaalstr. 43 29, route de Versailles, Port-Marly (S. e. O.)

ALTE HERREN - mit unbekannter Anschrift -

Barche, Jürgen	Lummerzheim, Peter
Bethge, Heinz	Nickoll, Kurt
Frodl, Franz	Roloff, Helmut
Leander, Wolfgang	Schumann, Horst
Ludloff, Klaus	Stöckel, Karl

ALTE HERREN - mit bekannter Anschrift -

Alpheis, Joachim	Lentz, Otto
Arndt, Michael	Lerche, Hans-Werner
Prof. Augustin, Udo	Loh, Wilhelm
Brockmann, Hans-Joachim	Mattig, Hans-Werner
von Damm, Horst	Model, Rolf
Deunert, Kurt	Möhlmann, Friedrich
Dudenhäuser, Hans-Jürgen	Möller, Waldemar
Eichholz, Konrad	Neumann, Eduard
Esche, Carl Gustav	Ott, Rudolf
Dr. Eschenbach, Wolfram	Pank, Paul-Eduard
Fleischhauer, Erich	Pohl, Wolfgang
Frauentrost, Johannes	Reich, Erdmann
Dr. Freitag, Walter	Riewe, Manfred
Friedrichs, Ernst-Günther	Roeingh, Helmut
Geyer, Hugo	Schilo, Walter
Graeber, Werner	Schmidt, Leo
Grosser, Erich	Schuck, Julius
Hasche, Hans-Alfred	Schwencke, Dietrich
Hesse, Ulrich	Slawik, Peter
Hinniger, Werner	Sögtrop, Günther
Hoffmann, Egbert	Dr. Speidel, Lothar
Hoffmann, Friedrich	Dr. Sperling, Ernst
Huhold, Karl-Dieter	Stender, Walter
van Hüllen, Kurt	Prof. Dr. Tank, Kurt
Jaekel, Georg	Dr. Thomas, Hans-Joachim
Kassner, Jochen	Tränkner, Eugen
Kauffmann, Konrad	Tröger, Anton
Klein, Gerald	Vießmann, Klaus
Kloss, Vincenz	Wachsmuth, Gustav-Adolf
Knemeyer, Siegfried	Wefeld, Hans-Joachim
Kracht, M.	Werner, Wilhelm
Krieger, Walter	Prof. Dr. Winter, Hermann
Krüger, Helmut A.	Winter, Martin

V
1
2
K
S

F
F
S

A
A
F
F
I
I
I
I
I
I
C
C
I
I
I
I

V
V

I
S

DISSERTATIONEN

preisgünstig

vorschriftsmäßig

termingerecht

DISSERTATIONS-DRUCKSTELLE
DER
ERNST-REUTER-GESELLSCHAFT
DER FÖRDERER UND FREUNDE DER
FREIEN UNIVERSITÄT BERLIN E.V.

Merkblatt kostenlos erhältlich:

1 BERLIN 33 • DAHLEM • GARYSTR. 45
TELEFON: 76 52 61 • APPARAT 668
