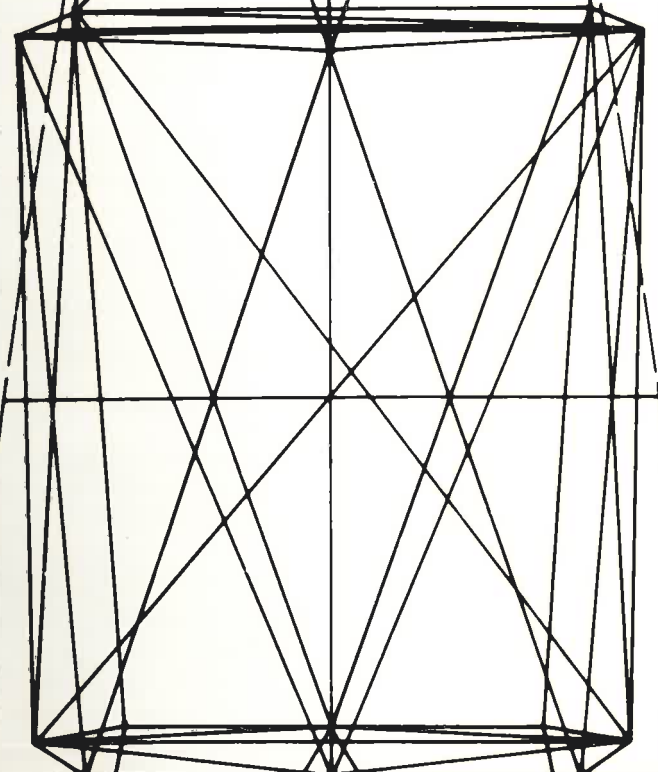




1965

**AKADEMISCHE
FLIEGERGRUPPE
BERLIN**

GELEITWORT

45 JAHRE AKAFLIEG

UNTERSTÜTZUNG

FLUGPLATZ GROSSES MOOR

IDAFLIEG - TAGUNG

FRÜHJAHRSLERHANG

ALHERRENTREFFEN

BERLINER MEISTERSCHAFT

SOMMERLEHREHANG

LEISTUNGSLEHREHANG

IDAFLIEG - TREFFEN

WERKSTATTBERICHT

VORSTAND UND AKTIVE MITGLIEDER

ALTE HERREN

AKADEMISCHE FLIEGERGRUPPE BERLIN E.V.
AN DER TECHNISCHEH UNIVERSITÄT

Mitglied der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luft-
und Raumfahrt (WGLR), der Organisation Scientifique
et Technique Internationale du Vol a Voile (OSTIV)
und der Interessengemeinschaft Deutscher Akademischer
Fliegergruppen (IDAFLIEG).

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

Z U M
45 - J Ä H R I G E N
B E S T E H E N
U N S E R E N
F R E U N D E N
U N D F Ö R D E R E R N
G E W I D M E T

A K A F L I E G B E R L I N

Für die Herstellung dieses Berichtes danken wir der
DISSERTATIONS - DRUCKSTELLE
der
ERNST - REUTER - GESELLSCHAFT
der Förderer und Freunde der Freien Universität Berlin

Zum Geleit

Die stürmische Entwicklung auf dem Gebiete der Luft- und Raumfahrt beflügelte wie immer, so auch in diesem Jahre, die Arbeiten der AKAFLIEG. Sie kann auf ihre vollbrachten Leistungen, die in Verbindung mit den finanziellen Schwierigkeiten und der besonderen unveränderten Lage Berlins zu beurteilen sind, stolz sein.

Als Vorsteher der Abteilung Flugtechnik unterstreiche ich die Wichtigkeit ihrer Arbeiten in Bezug auf die ergänzende praktische Ausbildung unserer Flugtechniker. Mögen finanzielle Sorgen und Sorgen der Raumnot überall auf entsprechendes Verständnis stoßen, damit sich die schöpferischen Ideen der AKAFLIEG weiter entfalten können.

Hals- und Beinbruch !



(Prof. Dipl.-Ing. O. David)

Wenn dieser Jahresbericht im folgenden Rechenschaft ablegt über unsere Arbeit im vergangenen Jahr, so wird mancher vielleicht Bilanz ziehen und, wem die Möglichkeit gegeben ist, Vergleiche anstellen zwischen damals und heute. Damals, das war 1920, als die Akaflieg gegründet wurde.

Heute sind nun 45 Jahre vergangen. Für eine Fliegergruppe sicher eine lange Zeit, wenn man die vielen Namen liest, die jeder Jahresbericht aufführt und sie mit den Persönlichkeiten verbindet, die die Akaflieg geformt haben oder die durch sie die Grundlagen für ihren weiteren Lebensweg gefunden haben.

Viele der Alten Herren haben heute noch Kontakt mit der Akaflieg, wenn vielleicht auch nur über den Jahresbericht. So soll er nicht nur Rechenschaft über unsere Tätigkeit abgeben, sondern auch unseren Alten Herren einen lebendigen Eindruck unserer jetzigen Gruppe vermitteln und damit zugleich Erinnerung und Rückschau für die Aktiven sein.

Diese Zielsetzung und unser kleines Jubiläum haben uns bewogen, den Jahresbericht umfangreicher zu gestalten und vor allem reichlicher zu bebildern als in den vorhergehenden Jahren und so die Atmosphäre unserer Gruppe, wie wir hoffen, spürbarer zu machen als mit den meist doch recht trockenen Berichten. Wie immer ist auch dieser Jahresrückblick ausschließlich mit "Bordmitteln" gestaltet worden, nur den Druck haben wir wieder bei der Dissertationsdruckstelle herstellen lassen.

Zu Beginn eines jeden Jahres steht die Akaflieg vor dem Problem, mit den wenigen zur Verfügung stehenden Mitteln den finanziellen Anforderungen einer wissenschaftlichen Fliegergruppe gerecht zu werden. Daß diese Schwierigkeiten im vergangenen Jahr dank großzügiger Spenden gemeistert werden konnten, wollen wir nicht als eine Selbstverständlichkeit verstanden wissen, sondern als einen Beweis für die Folgerichtigkeit unserer Bestrebungen, den fliegerischen Nachwuchs ingenieurmäßig zu schulen sowie dem einzelnen die Möglichkeit zu geben, seine individuelle Persönlichkeit innerhalb der Gemeinschaft zu formen, um sie letzten Endes im Miteinander den Interessen der Gruppe unterzuordnen. Unser aufrichtiger Dank für die

gilt dabei den Firmen und Gesellschaften, die uns im vergangenen Jahr finanziell und materiell geholfen haben.

Aral AG, Niederlassung Berlin
 Autohaus Kaune, Nienburg, Weser
 Auto-Union, Niederlassung Berlin
 Badische Anilin- & Soda-Fabrik, Ludwigshafen
 Berliner Eisen- und Stahl GmbH, Berlin
 Gebr. Böhler & Co. AG, Berlin
 BP Benzin und Petroleum AG, Verkaufsabteilung Berlin
 Christ und Welt Verlag GmbH, Stuttgart
 Deutsche Shell Chemie GmbH, Frankfurt
 Deutsche Shell AG, Zweigniederlassung Berlin
 Duisburger Kupferhütte, Duisburg
 Fachvereinigung Eisen- und Stahlhandel e.V., Berlin
 Ferdinand Flinsch, Berlin
 Friedrich Flick KG, Düsseldorf
 Carl Freudenberg, Weinheim
 Hamburger Flugzeugbau GmbH, Hamburg-Finkenwerder
 Gustav Kocks AG, Mülheim/Ruhr
 Mannesmann Röhren- und Eisenhandel GmbH, Berlin
 Messerschmitt AG, Augsburg
 Mobil-Oil AG, Hamburg
 Osram GmbH, Berlin
 Phoenix Gummiwerke AG, Hamburg-Harburg
 Rhein-Flugzeugbau GmbH, Krefeld
 Rheinstahl - Hanomag, Hannover
 SKF - Kugellagerfabriken GmbH, Schweinfurt
 VARTA - AG, Berlin
 Verein Deutscher Maschinenbauanstalten e. V., Frankfurt/Main
 Vereinigte Flugtechnische Werke GmbH, Bremen
 Volta GmbH, Lindau
 Wieland Werke AG, Ulm

Als wir 1962 von Braunschweig - Waggum nach Ehlershausen gingen, hatte das

FLUGGELÄNDE GROSSES MOOR

neben guten thermischen Bedingungen auch die Vorzüge der relativen Ferne von Flugsicherung und Luftstraßen. Nach der gesetzlichen Etablierung der Papierflieger hat sich dieser angenehme Zustand leider auch bei uns geändert. Ende 1964 mußte der Halter für unseren Flugplatz - der Luftsportverein für den Kreis Burgdorf - die Betriebsgenehmigung beim Niedersächsischen Minister für Wirtschaft und Verkehr erneuern. Nach Verhandlungen wurde diese - bei jederzeitigem Widerruf - bis zum 31. 12. 1966 wieder erteilt, aber mit besonderen Auflagen und Bedingungen verknüpft, von denen wir einige hier zitieren wollen :

2. Jeder Flugbetrieb muß während der Öffnungszeiten des Militärflugplatzes Wietzenbruch beim Kontrollturm der FISTrStff/LTG63, Celle, mindestens eine Stunde vorher angemeldet und von dort genehmigt sein. Auch das Ende des Flugbetriebes ist dieser Stelle anzuzeigen. Mit Wirkung vom 21.12.1964 gelten für den Flugplatz Celle folgende neue Öffnungszeiten :

Montag bis Freitag von 0500 Uhr z - 1700 Uhr z
Samstag von 0500 Uhr z - 1100 Uhr z

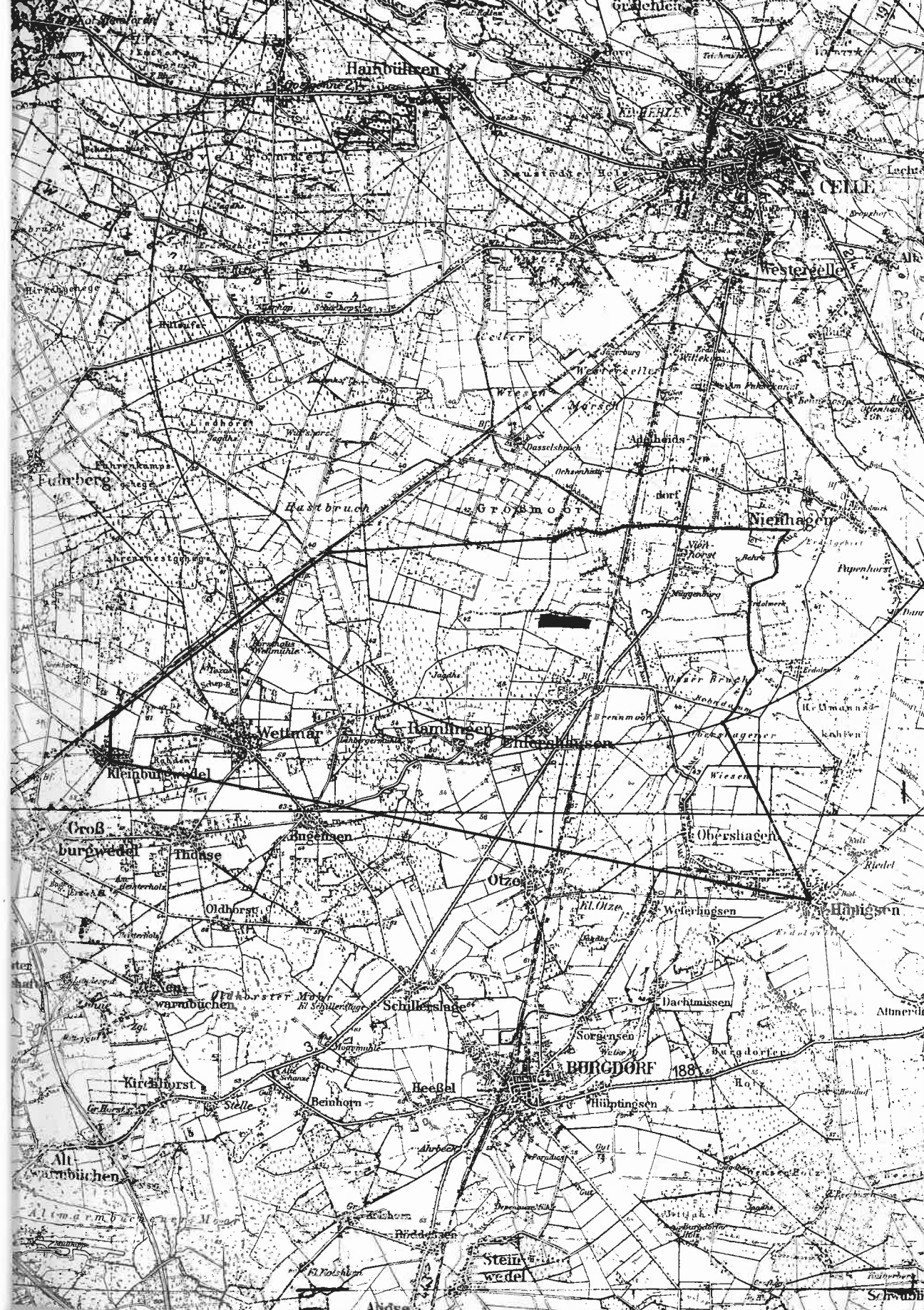
Zusätzlich ist zu beachten, daß der Flugplatz Celle für geschwädereigene Flugzeuge an Wochentagen (Montag bis Freitag) bis 2300 Uhr z geöffnet ist.

3. Außerhalb der Öffnungszeiten des Flugplatzes Wietzenbruch gilt die Genehmigung grundsätzlich als erteilt. Der Flugleiter hat sich jedoch vor jedem Flugbetrieb durch Anruf bei Celle TWR oder Hannover APP zu vergewissern, ob eine außerplanmäßige Öffnung vorgesehen ist.

5. Für Platzrunden sind folgende Begrenzungen einzuhalten :

Im Norden : Dorfstraße Großmoor, Abzweigung von E nach W von der Bundesstraße 3 bis zum Dorf Großmoor, von dort in Richtung 262° bis zum Schnittpunkt bis zur Bahnstrecke Celle - Langenhagen.

Im Westen : Bahnstrecke Celle - Langenhagen bis zur Grenze der Flugplatz-Verkehrszone des Flugplatzes Wietzenbruch.

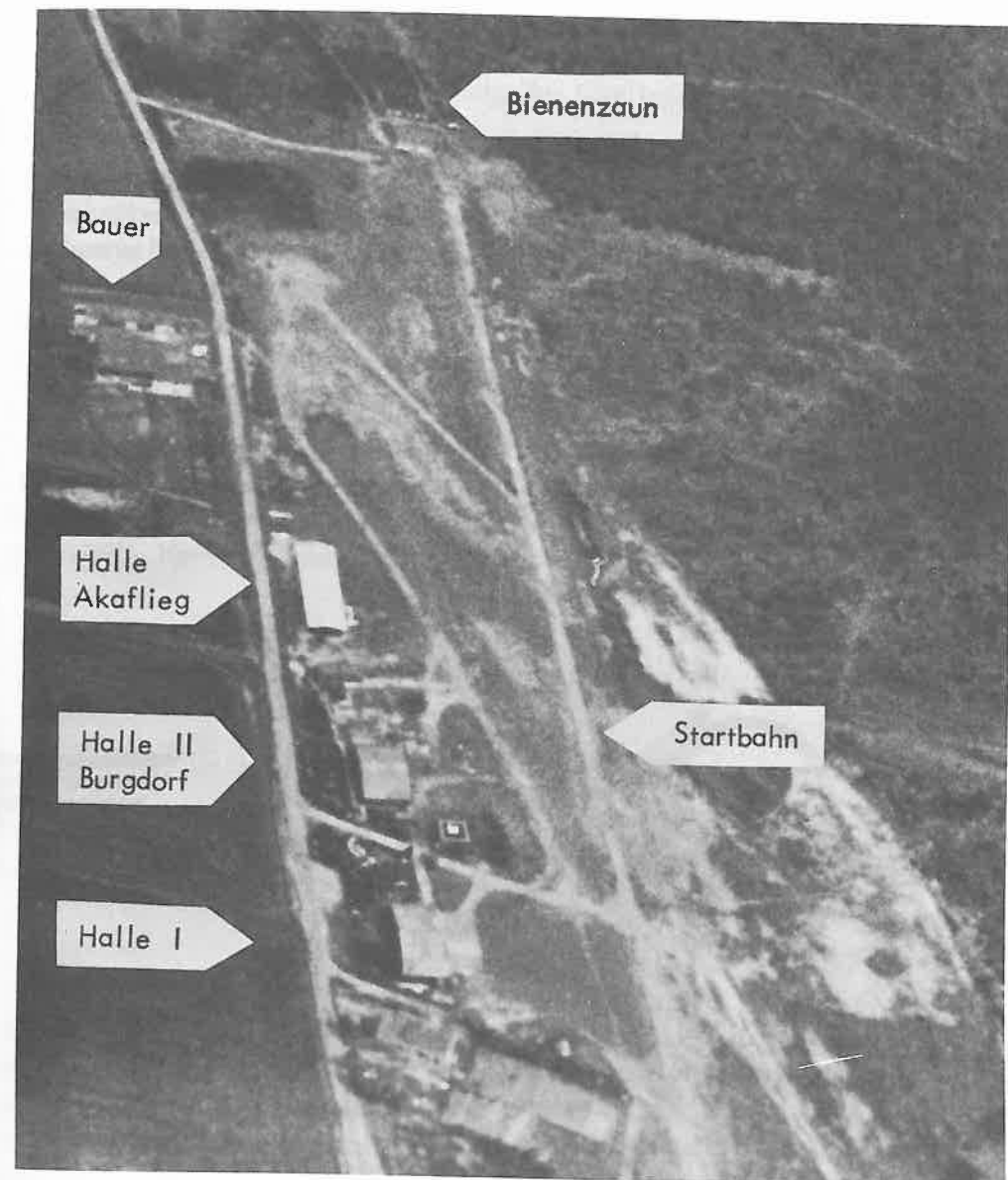


Im Osten : 2 km ostwärts der Einmündung der Dorfstraße Großmoor in Richtung 170° in die Bundesstraße 3. Von dort der Aue folgend bis zur Grenze der Flugplatzverkehrszone des Flugplatzes Wietzenbruch.

Im Süden : Eine von Ost nach West durch die Ortschaften Hänigsen und Kleinburgwedel verlaufende Linie.

7. Überlandflüge während der Öffnungszeiten des Flugplatzes Celle - Wietzenbruch müssen etwa eine Stunde vor dem geplanten Start bei Celle TWR zur Genehmigung angemeldet werden. Sie sollen möglichst auf dem kürzesten Wege in südlicher Richtung aus der Flugplatzverkehrszone herausführen. Ist das nicht möglich, erteilt Celle TWR eine Einzelgenehmigung zum Flug durch die Kontrollzone, sofern die Auflage Nr. 1 erfüllt ist und die Verkehrslage in der Kontrollzone es gestattet.
8. Die Anmeldung solcher Flüge muß Angaben über Start- und Landezeiten enthalten. Der Flugweg und die Flughöhe durch die Flugplatzverkehrszone müssen angegeben werden.
9. Flugzeuge, die die Platzrunde verlassen und zum Platz zurückkehren wollen, müssen mit einem betriebsklaren Funksprechgerät ausgerüstet sein.
10. Außerhalb der Öffnungszeiten des Flugplatzes Wietzenbruch gilt die Genehmigung zum Durchfliegen der Flugplatzverkehrszone grundsätzlich als erteilt. Vor dem Start und vor dem Wiedereinflug in die Flugplatzverkehrszone hat sich der Flugzeugführer jedoch zu vergewissern, ob der Flugplatz Wietzenbruch tatsächlich geschlossen ist. Ist das nicht der Fall, muß die Genehmigung zum Wiedereinflug über Sprechfunk ggf. von der FS-Leitstelle Hannover eingeholt werden. Bei Überlandflügen in Richtung Süd ist in jedem Fall die Freigabe von der Anflugkontrolle Hannover einzuholen.
11. Einflug in die Kontrollzone ohne Funk oder bei Funkausfall ist nicht gestattet. Als Ausweichplätze sind in diesen Fällen Celle-Arloh oder Scheuen zu benutzen.

Wenn auch anfängliche Befürchtungen im Laufe der Flugsaison auf Grund des reibungslos verlaufenden Flugbetriebes sich als unbegründet herausstellen und die fliegerische Zusammenarbeit mit dem Militärflugplatz Wietzenbruch von unserer Seite als gut zu bezeichnen ist, so kann man andererseits die Tendenz der letzten Jahre zu immer weiteren Einengungen und schärferen Bedingungen für den Segelflug nicht übersehen.



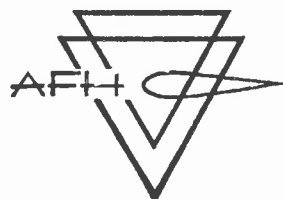


Noch laufen die Arbeiten für das Wintersemester auf Hochtouren, als schon die organisatorischen Vorbereitungen für die

IDAFLIEG - TAGUNG

Ende Februar getroffen werden müssen. Der Schriftverkehr zwischen den in der "Interessengemeinschaft Deutscher Akademischer Fliegergruppen" (Idaflieg) zusammengeschlossenen Gruppen und der Akaflieg Berlin hatte trotz großen Papierkrieges noch keine endgültige Teilnehmerzahl erbracht, und so wurde in Briefen und bei Verhandlungen oft das Wort "voraussichtlich" gebraucht. Überraschend wurden auch die "voraussichtlichen" Mittel für die Tagung noch vor Beginn bewilligt, sodaß die am Nachmittag des 28. Februar "eintrudelnden" Gruppen im "Jugendgästehaus Dr. Schreiber" mit erfreulichen Nachrichten empfangen werden konnten.

Besonders erfreulich war für uns die Tatsache, daß nicht nur sämtliche (!) Akafliegs in mehr oder weniger großer Zahl erschienen waren, sondern daß wir auch wieder unsere Gäste aus Kopenhagen begrüßen konnten, die schon im vorigen Jahr mal bei uns reingesehen hatten.



Der nächste Tag gab den Gruppen Gelegenheit, Berlin durch die Fenster eines gut gepolsterten Reisebusses zu erleben und sich die ungewöhnliche Lage ihrer Unterkunft (Marienfelde j.w.d.) bei Tageslicht anzusehen, deren Auffinden bei Nacht und Nebel nur Akafliegern vertraut war, die in der vergangenen Saison oft Rückholmannschaft "gespielt" hatten.

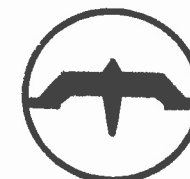
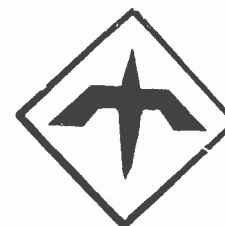
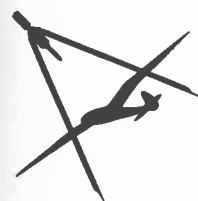
Der wissenschaftliche Teil der Tagung begann mit einem Film der Akaflieg Darmstadt über Bau und Erprobung der D 34. Anschließend referierte Herr Dipl.-Ing. Zacher über organisatorische Probleme des Idaflieg-Treffens in Braunschweig und gab einen Überblick über die Auswertung und Ergebnisse bzw. der Polaren von Ka-6, Standard-Austria und Uribel C, die 1964 beim Flugeigenschaftskurs in Varese gewonnen worden waren.

Göttingen brachte das Ergebnis über die Untersuchung von Venturidüsen mit, in der sie erneut feststellten, daß diese mit einem schlechten Wirkungsgrad behaftet sind.

Stuttgart hatte Versuche mit einer Fahrwerksverkleidung des Ka-6-Rades unternommen und eine Verbesserung des Gleitwinkels um ca. 0,8 festgestellt.

Aachen berichtete über Konstruktion, Bau und Flugerprobung ihres Motorflugzeuges FVA-18, Braunschweig über Grenzschicht-Untersuchung mit Sonden in freier Luftströmung mit Hilfe von Mikrofonen, wobei interessant ist, daß der Umschlagpunkt (Laminar-Turbulent) deutlich am Geräusch zu erkennen ist (leises Pfeifen - lautes Rauschen).

München zeigte eindrucksvoll schöne Dias über Alpensegelflug, und eine abschließende, von Herrn Dipl.-Ing. Zacher angeregte Diskussion über Motorsegler ergab, daß die zur Zeit bestehenden Typen noch nicht den Anforderungen und Vorstellungen sowohl der Leistungsflieger als auch der "Sonntagsflieger" entsprachen. Auf diesem Gebiet läge vielleicht eine zukünftige Konstruktionsaufgabe für die Akafliegs.



Die noch verbliebene, natürlich viel zu kurze, Zeit war ausgefüllt mit Vorträgen beim Senat der Stadt Berlin und beim Bundesminister für Gesamtdeutsche Fragen sowie individueller "Franzerei" der Berliner "Platzverhältnisse". Ein gemeinsamer Theaterbesuch beendete die diesjährige Idaflieg - Tagung.

Die Semesterferien beginnen, aber das Wetter ist nicht doll (natürlich!). In der Werkstatt fällt der Groll darüber auf fruchtbaren Boden, denn zum abreagieren ist genug Material vorhanden.

Es ist schon Mitte April und die Ferien fast wieder zu Ende, als wir uns entschließen, doch noch nach Ehlershausen zum

FRÜHJAHRSLERHGANG

zu fahren, der diesmal ausgesprochen "wässriges Niveau" hatte. Noch ehe es richtig losging, war die Wasserpumpe der Burgdorfer trotz Einsatz renommierter Spezialisten nicht in Gang zu bringen und so war man gezwungen, sich nach anderen Waschgelegenheiten umzusehen. Erstaunlich war die plötzliche Inaktivität, diesem Mißstand abzuhelpen. Trotzdem war nach kurzer Zeit der Trend zu verspüren, dem Beispiel einiger Individualisten zu folgen, die sich mit Hilfe zweier "Freiheitsgrade" allmorgendlich zu unserem am Flugplatzrand gelegenen Badeteich begaben, um sich dort zu waschen. Skeptiker verhielten sich abwartend, zogen fröstelnd den Kopf ein und vergruben ihre Hände in den warmen Hosentaschen.

Nur was für harte Männer ...

Als dem Wetter hinsichtlich seiner Qualität keine Steigerung mehr möglich war, stand Ostern mit nassen Füßen vor der Tür und wer nicht gerade Hase hieß, wußte davon. Wie zur Akaflieg die B-11, gehört zu Ostern das Ei. (Man möge uns diesen Vergleich verzeihen, aber er ist frei von jeglichen "faulen" Hintergedanken!) Was lag also näher, als dieses mit einem gar nicht so schlechten c_w - Wert behaftete Produkt landwirtschaftlicher Energiewirtschaft zur stilgerechten Gestaltung des Osterfestes zu verwenden. Wen Rudi nicht gerade im laufenden Arbeitsprozeß eingespannt hatte, begab sich beglückt an die Aufgabe, diese schlichte Form mit viel Phantasie und noch mehr Farbe dem Gaumen attraktiver zu machen. Trotzdem oder besser deshalb gab's beim Osterfrühstück lange Gesichter, als auch die besessensten "Eierköpfe" zugeben mußten, daß die Eier nun auch so schmeckten, wie sie vorher ausgesehen hatten.



Wem das Osterfrühstück nicht bekommen war, konnte sich beim Holzhacken abreagieren. In schmerzlicher Erinnerung muß man rückschauend sagen: "Gott sei Dank gab's nur Leichtverletzte!" - Der Flugbetrieb dagegen verlief normal und ruhig, meist wurde nur geschult, denn wen hätte man auch sonst bei solchem Wetter durch die Pfützen jagen wollen? So war der Einsatz von Mensch und Material recht feuchten Beanspruchungen ausgesetzt, und manch einer war froh, wenn er abends ein warmes und trockenes Plätzchen erwischen konnte.



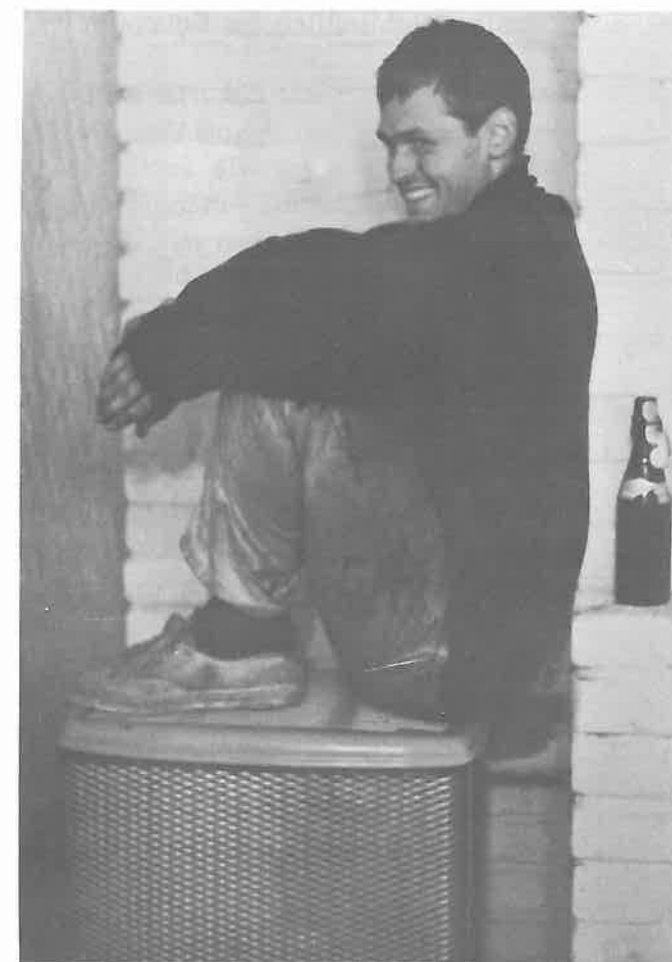
Aber trotzdem übte das feuchte Element eine unerklärliche Anziehungskraft auf uns aus, die fern jeglicher physikalischer Determination lag, denn wer hätte sonst auf die Idee kommen können, die in der Betriebsanleitung für den Porsche angegebene Schwimmfähigkeit auf ihre Richtigkeit zu überprüfen? Die Vorbereitungen wurden mit fast ingenieurmäßiger Gewissenhaftigkeit getroffen: Am Porsche wurden alle Klappen geschlossen – bis auf eine, wie sich später herausstellen sollte.

Der Kübel und die Winde fuhren "Begleitschutz", als sich der Konvoi bei tiefliegenden Wolken und leisem Nieselregen (natürlich) zum schon anfangs erwähnten Tümpel in Bewegung setzte. Fotoapparate gingen in Stellung und Filmkameras begannen zu surren, als der erste noch etwas zaghafte Versuch unternommen wurde, mit vollbesetztem (!) Wagen den Kontakt mit dem ungewohnten Element zu suchen. Vorsichtig manövrierte Rudi, immer darauf bedacht, Bodenberührung zu behalten (sicher eine ungewöhnliche Einstellung für einen Segelflieger), den Porsche durch eine Ecke des Tümpels, um nach erfolgreicher Erklimmung der flachen Uferböschung mit Vollgas in die zweite Runde zu holpern.

Doch erst beim dritten Mal passiert's: Mitten im Teich beginnen die Ventile nervös zu klappern, die Kolben asthmatisch zu husten, und in die plötzlich eintretende Stille schreit jemand: "Verdammt, der leckt ja!" Hastig klettert man auf die Sitze, Optimisten versuchen, das einströmende Wasser mit der Hand hinauszubefördern, Günter schlüpft aus seinen Gummistiefeln – die nun frei werden für die schöpferisch Tätigen – zwingt sich aus seinen Jeans und mit dem Einsatz seiner ganzen Persönlichkeit sowie seiner glücklicherweise noch verbliebenen Unterhose springt er ins Wasser, um das ihm zugeworfene Windenseil am Porsche zu befestigen und die Bemühungen aller zu koordinieren.

Muß noch erwähnt werden, daß der Kübel natürlich schon in der Uferböschung versackt war, bevor er überhaupt in Aktion trat, oder daß es auf der Winde Seilsalat gab, bevor das Seilende auch nur bis zum Tatort gelangt war? Daß es trotzdem ein Happyend gab, ist so selbstverständlich wie die Tatsache, daß Jacken und Hosen schneller trockneten, als die Erinnerung an dieses kleine Abenteuer verblaßte.

Wir waren noch fünf, als beschlossen wurde, eine Woche früher als geplant den Frühjahrslehrgang am Sonntag "auslaufen" zu lassen, als Freitag früh völlig unmotiviert die Sonne schien. Gegen Mittag sich bildende Kumulanten gaben uns zum ersten und letzten Mal in dieser Zeit die Gelegenheit, auf die wir so lange ungeduldig gewartet hatten.



Schon am nächsten Wochenende treffen sich die Alten Herren der Akaflieg in Ehlershausen zum

ALTHERREN - TREFFEN

um diesmal bei besserem Wetter wieder ein wenig in alten Erinnerungen zu kramen und dort mitzumachen, wo sie vielleicht vor 20 oder 30 Jahren aufgehört hatten.

Als "stille Beobachter" mußten wir als Gastgeber leider feststellen, daß sich die Anzahl der anwesenden Alten Herren nicht wesentlich im Vergleich zum Vorjahr erhöht hatte. Sicher, schwerwiegende Gründe der Nichterschienenen werden für viele der weite Weg, der ungünstige Termin (welcher Termin ist überhaupt günstig?!), vielleicht die trotz allem etwas "dürftige" Unterkunft, die Sorgen um die Familie, der strenge Chef etc. gewesen sein, nichtsdestotrotz waren wir über die wenigen erfreut, die mal mit "Anhang", mal junggesellenhaft solo kurz über's Wochenende herüberkamen, um vielleicht nur mal wieder so richtig mitzumachen, ohne damit ausschließlich das Knüppeln im "Vereinseigenen" zu meinen.

Während sich die Alten Herren offiziell mit Vorstand und Protokollführer an einen Tisch setzten, um über Probleme und solche, die es werden könnten, zu diskutieren, wie zum Beispiel über eine finanzielle Unterstützung der Akaflieg oder die Anschaffung eines eigenen AH-Flugzeuges, jonglierten nebenan die Damen mit Kaffeebohnen und Kuchenkrümeln, daß sich manche Flugplatzbiene völlig überflüssig vorkam. Die Atmosphäre blieb trocken, so daß wir bedenkenlos am Abend zum fast schon legendären "Amkaminsitzenundbiertrinken" einladen konnten.

Erfreulich die Tatsache, daß auch im Laufe der Flugsaison sich öfter mal Alte Herren zeigten, die sich "frei von Muttern" mal so richtig austoben konnten. Wäre das nicht mal etwas für diejenigen, die unseren Platz in Ehlershausen nur von Fotos her kennen?

Nur wenig Zeit bleibt noch bis zu den

NIEDERSÄCHSISCHEN- UND BERLINER SEGELFLUGMEISTERSCHAFTEN

vom 28. Mai bis zum 6. Juni in Diepholz, die als Ausscheidung für die Deutschen Meisterschaften 1966 durchgeführt werden. Neben drei Berliner Segelfliegern nimmt auch Gerhard Hefer mit seiner Mannschaft daran teil.





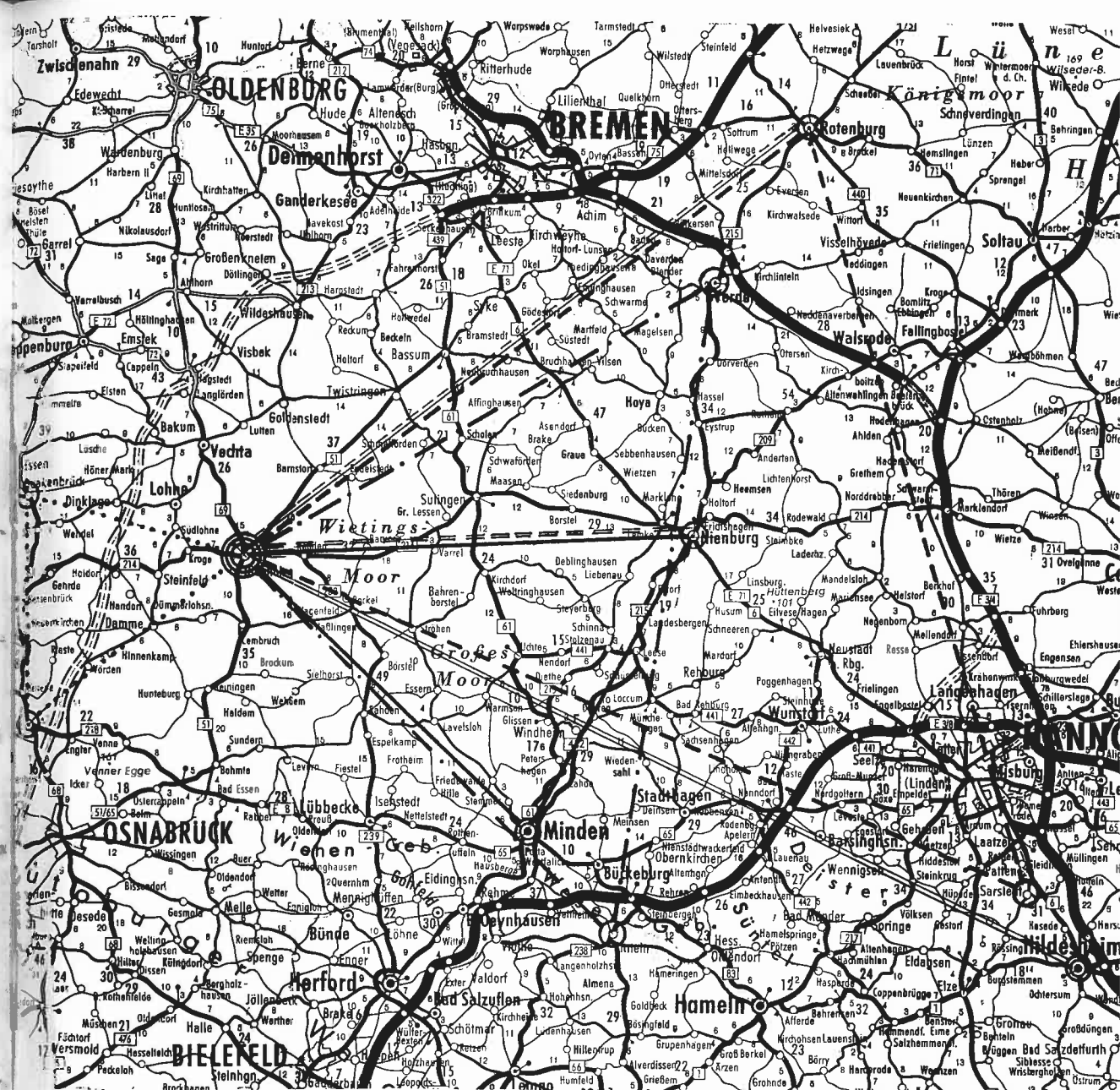
Darüber berichtete die Tagespresse in Umfang und Format, daß man den Eindruck bekommen konnte, das Segelfliegen hätte "Bundesliganiveau" erhalten. Als jedoch an anderer Stelle Segelflieger und Kaninchenzüchter in einem Atemzug genannt wurden, war schon die Meldung von Gerhards guter Placierung nötig, um erregte Gemüter zu beruhigen.

Endergebnis nach sieben Wertungstagen :

Platz	Name	Punkte
1	Böttcher - Aeroclub Hannover	3 879
2	Schlüter - Luftsportclub Burgdorf	3 611
3	Hefer - Akaflieg Berlin	3 475
4	Möllendorf - Akaflieg Braunschweig	3 398
5	Pietsch - Akaflieg Göttingen	3 356

Damit war er hinter den Niedersachsen Böttcher und Schlüter Berliner Meister geworden und hatte sich somit die Berechtigung zur Teilnahme an den Deutschen Meisterschaften im Segelflug 1966 erflogen.

Darüberhinaus hat Gerd den vom Senator für Jugend und Sport für den Berliner Segelflugmeister ausgesetzten Preis - eine in Kupfer getriebene Schale - für unsere Gruppe gewonnen.



- | | | |
|---------|------------------------|-----------------------------------|
| 28. Mai | 198 km - Zielerückkehr | Diepholz - Hildesheim |
| 29. Mai | 115 km - Zielerückkehr | Diepholz - Nienburg |
| 30. Mai | 150 km - Dreieck | Diepholz - Minden - Nienburg |
| 1. Juni | 180 km - Dreieck | Diepholz - Rinteln - Verden |
| 2. Juni | 280 km - Dreieck | Diepholz - Rotenburg - Sarstedt |
| 4. Juni | 96 km - Dreieck | Diepholz - Quakenbrück - Bramsche |
| 5. Juni | 180 km - Zielerückkehr | Diepholz - Rotenburg |

Das Sommersemester ist endlich "ausgelaufen", aber der Regen noch nicht. Wir setzen eine Bauwoche an, um die Wartezeit erträglicher zu machen. Acht Tage später belohnt uns die Sonne für unsere Ausdauer, wir "revanchieren" uns und rollen vollbepackt nach Ehlershausen, um Anfang August den

SOMMERLEHRGANG

zu starten. Nur, die Freude währte nicht lange, schon der nächste Tag zeigte wieder das gewohnte Bild. Schlechtes Wetter macht trübsinnig, und so kam von allen Seiten bissige Kritik, als man begann, den Trampelpfad zwischen Unterkunft und Fahrzeughalle in schwungvollem Bogen mit Umrandung und teurem Kies in eine "Kurpromenade" zu veredeln. Theorie-



tiker verfielen auf die Bezeichnung "Bernoulli-Pfad" und mußten verständnislos einerblickenden Laien mit weitausholenden Grundlagen aus der Strömungslehre ein Licht aufsetzen. Am Abend versöhnte uns ein mit viel Liebe und offensichtlich genauester Kenntnis der Materie geschaffenes Abendbrot mit den Mühen des Tages.

Die nächsten Tage brachten nun doch endlich bei "Klasse Wetter und Traumbärten" die erhofften Flugbedingungen. Leider waren wir durch den von den Burgdorfern gleichzeitig durchgeführten Leistungslehrgang etwas gehandikapt, weil natürlich die "Unmengen" Ka-6en ihre Zeit und unsere Winde brauchten, bis schließlich alle in der Luft waren. Andererseits bekamen Schüler schon einen kleinen Vorgeschmack von wettbewerbsähnlichen Bedingungen, wenn sie mit zwei oder drei Maschinen in einem Bart kurbelten. Daß es in dieser Zeit zu keinerlei Unfällen oder größeren Schwierigkeiten kam, spricht für die gute Organisation und das verantwortliche Handeln aller Beteiligten.

Zu Schwierigkeiten anderer Art kam es, als man einige Regentage (natürlich !) mit dem Bau von Schränken überbrücken wollte. Hier ließen einige ihre gewohnte Gründlichkeit vermissen und mußten lustlos zugeben, daß die zurechtgezimmerten Gebilde zwar noch mühsam zgingen, aber nur mit einem Schraubenzieher wieder geöffnet werden konnten. Stimmung kam erst auf, als man geeignete Holzplatten zum Tischtennispielen zweckentfremdete, und das Hallenvorfeld bis in die tiefe Nacht sportliche Höhepunkte am laufenden Band erlebte.

Ein Erlebnis in fliegerischer Hinsicht waren für uns alle die letzten Tage, die bei hervorragendem Wetter hervorragende Leistungen brachten. An einem der letzten Nachmittage warteten wir voll Spannung auf die ersten Maschinen, die vom 300er Dreieck zurückkommen sollten. Voll Spannung deshalb, weil sich zwar der "Lange Huth" schon über Funk angekündigt hatte, wir aber z w e i Punkte am Horizont ausmachen konnten. Sie kamen schnell näher und zum Rätselraten blieb nicht viel Zeit. Der Zweite war zweifellos Heiner mit der Lo. Wir schlugen uns vor Freude auf die Schultern, als er mit "irrem Brast" über die Position schoß, am Leitwerk die Ka-6 des "Langen". Später erzählte uns Heiner freudestrahlend, wie er auf der letzten Strecke eine Ka-6 nach der anderen überholt hatte und die Piloten sicher ungläubig hinterherstarrten, wenn die Lo dabei noch leicht wegstieg.

So fiel es uns allen recht schwer, als es wieder hieß : einpacken, sauber machen, abfahren ...

Parallel zum Sommerlehrgang, in der Zeit vom 25.7. bis 8.8. haben zwei Mitglieder der Akaflieg Gelegenheit, an einem

LEISTUNGSLEHRGANG

des Niedersächsischen Landesverbandes teilzunehmen. Piloten, die schon Überlenderfahrung hatten, sollten von Leistungspiloten, speziell dem langen Huth, wettbewerbsmäßiges Fliegen lernen.



Schon 'ne Leistung

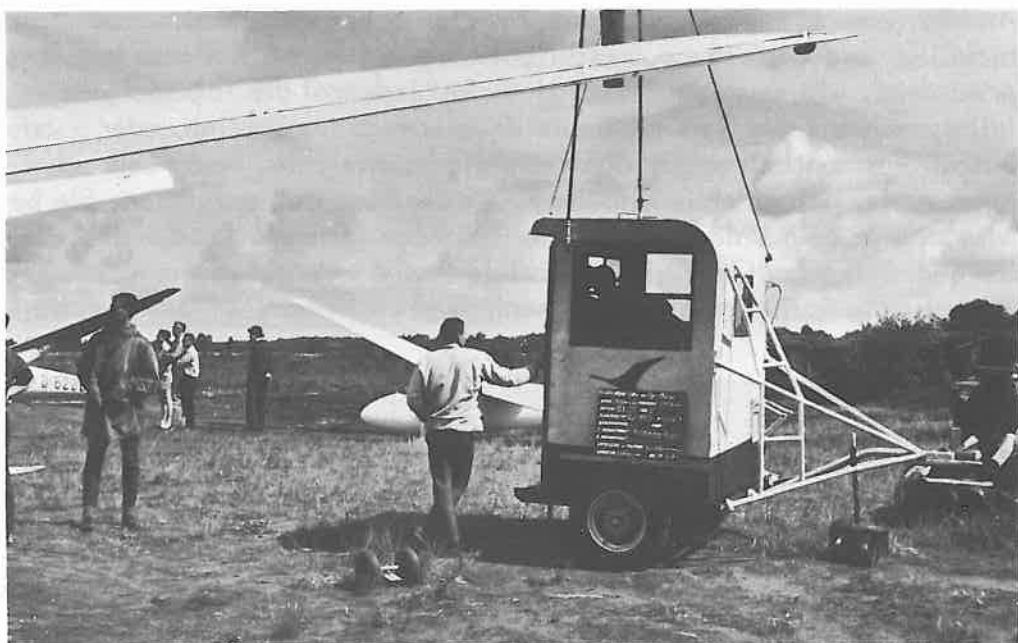
Nun, der Lehrgang begann mit großen Erwartungen und sehr viel Regen. Nach einigen Tagen wurde man der mitgebrachten Filme und Dias müde, das Celler Landesmuseum verlor seinen Reiz und selbst das Universalmittel Bier konnte die Stimmung auf die Dauer nicht halten. So kam schließlich die Idee auf, einen Blindfluglehrgang zu improvisieren, da ein Blindfluglehrer (Pickenpack) zur Verfügung stand. In kürzester Zeit standen zwei Schleppmaschinen und drei Doppelsitzer mit Wendezüger und "Dunkelkammer" für die Schüler einsatzbereit, und obwohl immer wieder geringe Wolkenhöhen, Regenschauer und zu hohe Windgeschwindigkeiten (bis 60 kmh a. Boden) den Flugbetrieb lahmlegten, konnten in wenigen Tagen sechs Piloten ihren Blindflugschein machen. So fiel die erste Woche nicht ganz ins Wasser.

Als der "Lange" kam, wurde auch das Wetter besser, so daß kleine Zielrückflüge und Dreiecke ausgeschrieben werden konnte. Es war fast deprimierend, wie souverän Heinz Huth fast jedesmal die Tagesaufgabe erfüllte, während der Rest größtenteils unterwegs liegenblieb, oder - vereinzelt - wesentlich später den Platz wieder erreichte. Nicht sehr erheitend war's, sich anschließend die Kritik des "Langen" anzuhören. Sie bewies, wie nützlich der Lehrgang war. Am berühmten McReady-Ring, den fast jeder eingebaut hatte, konnten viele ihre theoretischen Kenntnisse erweitern, die vorher meist sehr lückenhaft gewesen waren. Vor allem wag-



Hoher Besuch : Phoebus

ten viele nicht, so schnell zu fliegen, wie der Ring es anzeigte. Da bei den Tagesaufgaben der erste Schenkel des Dreiecks meist gegen starken Gegenwind gelegt wurde, wurde schon am ersten Wendepunkt die Spreu vom Weizen getrennt. Für viele "Anfänger" war es vielleicht tröstlich, daß auch ein großer Teil der Prominenz früher "absoff" als erwartet. Vorträge, Filme, Fußballspiele und das alljährlich stattfindende Schützenfest bei Bähre rundeten den Lehrgang ab, der im großen und ganzen für alle ein Erfolg war.



Startplatz

Es ist schon Tradition geworden, daß sich im August die Akafliegs in Braunschweig zum

IDAFLIEG - TREFFEN

ein Stelldichein geben, um (mit wissenschaftlichen Zielen natürlich) Flugzeuge und Flugzeiten zu "schruppen". Es lag wohl an dem guten Wetter in der ersten Woche und an der durch den verregneten Sommer aufgestauten Fluglust der Piloten, daß diesmal außerdem noch viele Überlandkilometer geflogen werden konnten. In den ersten Tagen war der Platz um die Mittagszeit fast verlassen, und der einzige Trost für die "Hinterbliebenen" lag in dem umso reichlicheren Mittagessen. Es spricht für den oben erwähnten Leistungslehrgang, daß unsere beiden Akaflieger jeweils ein 300 km Dreieck fliegen konnten (bei insgesamt etwa 30 Versuchen brachten noch acht weitere Piloten diese Leistung!). Nachdem sich die Mehrzahl "satt" geflogen hatte, konnte man sich der eigentlichen Aufgabe des Treffens widmen, der Eigenschafts- und Typenfliegerei, sowie der Flugleistungsvermessung durch Vergleichsfliegen.



Bocian der Akaflieg München



Sagetta

Am Start : SB 5, Polyt IV und Bocian



Zu Beginn des Treffens stand für einige Tage der Phoebus von Bölkow zur Verfügung, ansonsten eine SB-5, zwei Ka-8, eine Ka-7, zwei Kra-III, unser L-Spatz, der Polyt aus Kopenhagen und die holländische Sagetta aus Delft waren vertreten. Kurzfristig kam, wie eine Diva, die D-36 nach Braunschweig, aber die eigentliche Sensation war das Erscheinen der sagenumwitterten, seit zehn (!) Jahren erwarteten Eßlinger E-11. Sie sah noch unmöglicher aus, als es die schnell gefundene Bezeichnung "Fliegen-der Beichtstuhl" ahnen läßt, flog aber eigentlich nicht so schlecht, auch wenn sich das Trudeln und der Sackflug als recht stabile Zustände erwiesen.



Zur weiteren Hebung der Stimmung, und um die sich stapelnden Bier-schachteln wirkungsvoll zu beseitigen, fanden wieder die traditionellen



"Bauchlappenbraten" am großen Lagerfeuer statt, die noch durch pyrotechnische Versuche mit Knalleffekt belebt wurden.

Den wissenschaftlichen Teil des Treffens leitete wieder in bewährter Weise Dipl.-Ing. Zacher von der DVL, der organisatorische war bei der Akaflieg Braunschweig in guten Händen, der wir für ihre herzliche Gastfreundschaft noch ein großes Lob verpassen möchten.

Nach den Semesterferien beginnen wir Anfang November, die Arbeiten an der B-11 konzentriert weiterzuführen. Die großen Mengen an verschiedenen Sorten Präzisionsstahlrohren sind nach umfangreichem Schriftverkehr und dankenswerter Unterstützung Berliner Unternehmen endlich vollzählig vorhanden, so daß mit dem Schweißen des Rumpfes begonnen werden kann.

In dieser Situation kommt uns Toni in seiner unvergleichlichen Art zu Hilfe. Er nimmt Urlaub von der Münchner Akaflieg, fliegt nach Berlin und setzt uns innerhalb von knapp 14 Tagen den fertigen Stahlrohrumpf vor die Nase. Kaum ist er mit einem "dicken Dankeschön" nach München zurückgekehrt, werden die Holme an den Rumpf angepaßt. Zu diesem Zweck wird uns freundlicherweise die Triebwerkshalle des Institutes für Luftfahrttriebwerke von Prof. Dr.-Ing. O. David zur Verfügung gestellt.

Hier der Bericht der "Experten" über

UNSERE DIESJÄHRIGEN ARBEITEN AN DER B-11

Nachdem nun schon mehrere Jahre von unserem Projekt B-11 berichtet wurde, wird sich mancher unwillkürlich fragen, woran es liegt, daß dieses Flugzeug nicht schon längst in der Luft ist. Die aerodynamischen Untersuchungen sind abgeschlossen, und die Konstruktion dürfte keine allzu großen Schwierigkeiten machen. Das trifft für den Rumpf auch zu. Er wurde in herkömmlicher Stahlrohrbauweise ausgeführt. Die Berechnung erforderte zwar viel Kleinarbeit, brachte aber keine generellen Schwierigkeiten. - Das Flügelbiegemoment wird mittels einer Holmbrücke durch den Rumpf geleitet, da ein direkter Holmzusammenschluß wegen der starken Vorpfeilung nicht möglich ist. An der Holmbrücke traten wegen der unterschiedlichen Materialstärken schweißtechnische Probleme auf. Hier haben wir unser Gewissen durch einen Versuch zusätzlich beruhigt.

Schwieriger liegen die Verhältnisse beim Flügel, dessen Auftriebsverteilung und Neutralpunktlage unter der Voraussetzung berechnet wurde, daß er sich nicht verformt. Die Frage war nun, wie sich die Stabilitätsverhältnisse ändern, wenn der Flügel sich durchbiegt, denn im Gegensatz zu ungepfeilten Flügeln ändert sich dabei die Anstellwinkel- und Auftriebsverteilung, was eine Neutralpunktswanderung zur Folge hat. Dies könnte man bei genauer Kenntnis der Verformungen für den stationären Flug bei normaler Geschwindigkeit einkalkulieren. Offen war jedoch die Frage, ob auch bei hohen Belastungen (z.B. Bö von unten, Abfangen aus hoher Geschwindigkeit, Windenschlepp) noch Gleichgewicht vorhan-



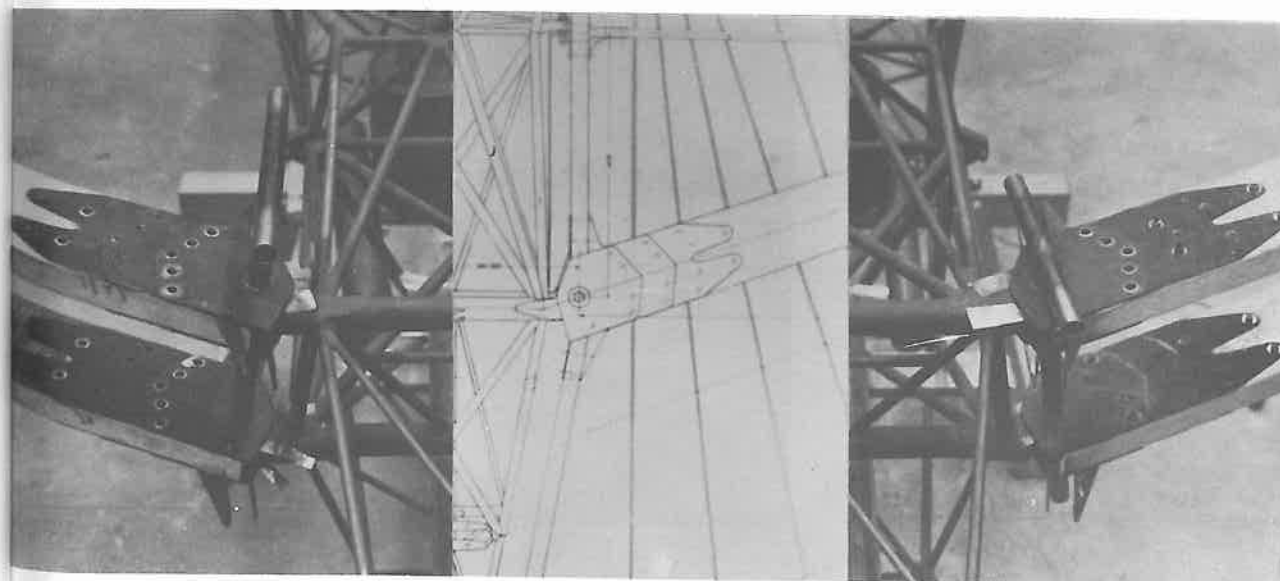
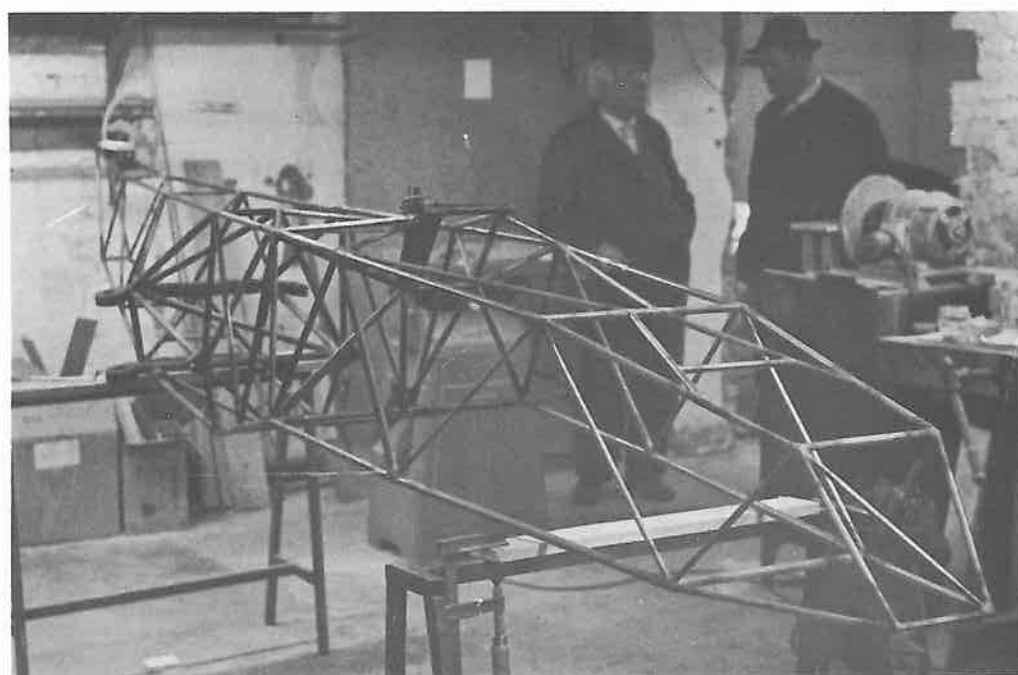
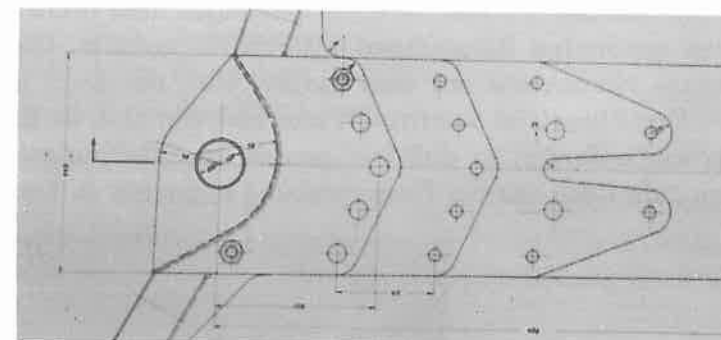
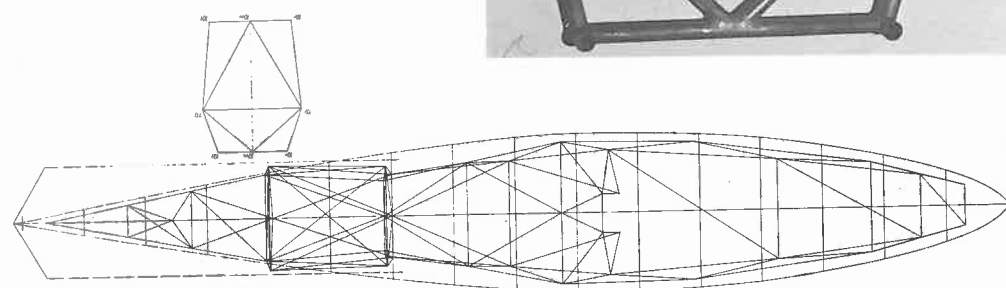
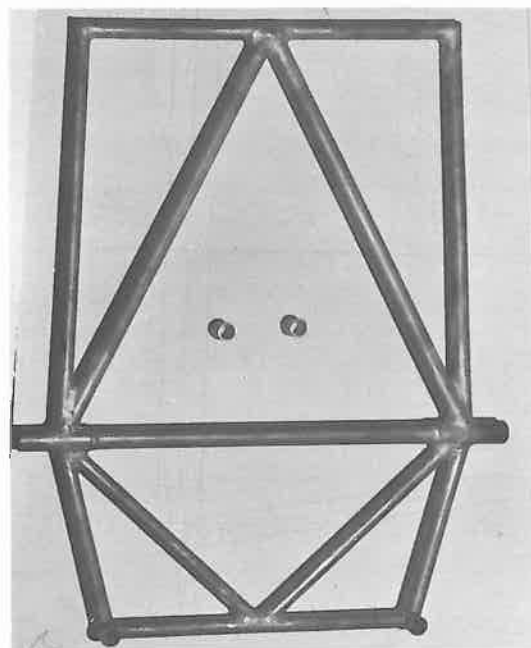
B 11 - DETAILS

Flächenanschlußspant

Rumpfgerüst

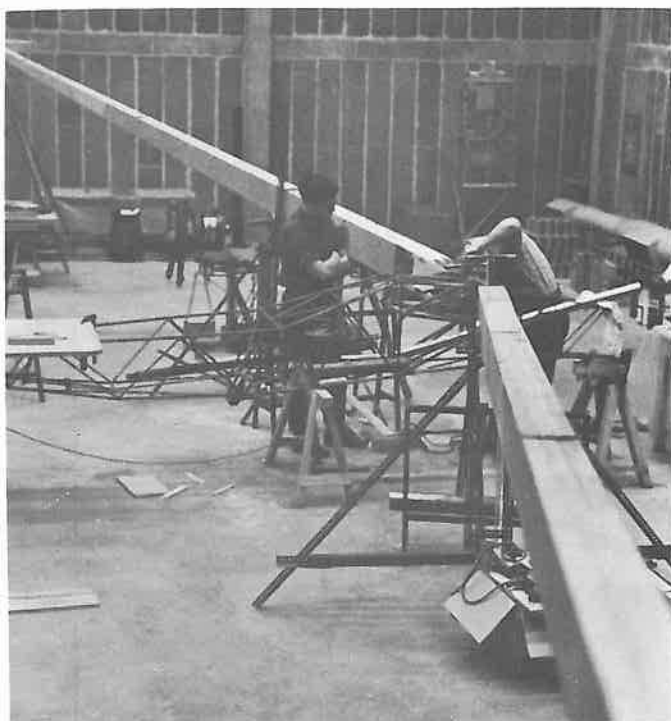
Holmanschluß

Holmbrücke



den ist. Um die Schwerpunktslage überprüfen zu können, mußten also für diese Sonderfälle die Verformungen des Flügels bestimmt werden, die sich aus Verbiegung und Verdrehung zusammensetzen und deren rechnerische Erfassung sehr viel Arbeit erfordert. Die vorzunehmenden Vereinfachungen enthalten mehrere Fehlermöglichkeiten. Dazu gehören z.B. die Materialkonstanten und die wirkliche Lage der Drehachse. Die Rechnung wird dadurch kompliziert, daß man nicht mehr, wie bei der statischen Berechnung die Bauteile Holm und Schale getrennt betrachten kann. Für die Durchbiegung ist es z.B. wichtig, zu wissen, wie weit die Schale den Holm entlastet. Beide Bauteile sind aus verschiedenen Materialien (Holm: Kiefer, Schale: GFK), was die Beurteilung dieser Frage erschwert. Auch mußten bezüglich der Wölbbehinderung durch die Rippen, speziell der Endrippe, Vereinfachungen vorgenommen werden, die das Ergebnis verfälschen können.

Die Untersuchung ergab, daß die Toleranzen für die Schwerpunktslage eingeengt werden mußten, die Verformungen aber nicht so groß sind, daß bei den genannten Belastungen Instabilität auftritt. Dieses Ergebnis war die letzte Hürde, die auf dem langen Weg der B-11 genommen werden mußte. Der Flügel ist konstruiert und befindet sich im Bau. Der Rumpf ist bereits rohbaufertig, so daß wir berechnete Hoffnungen haben, im kommenden Jahr noch mit der Flugerprobung beginnen zu können.



Anpassen der Holme

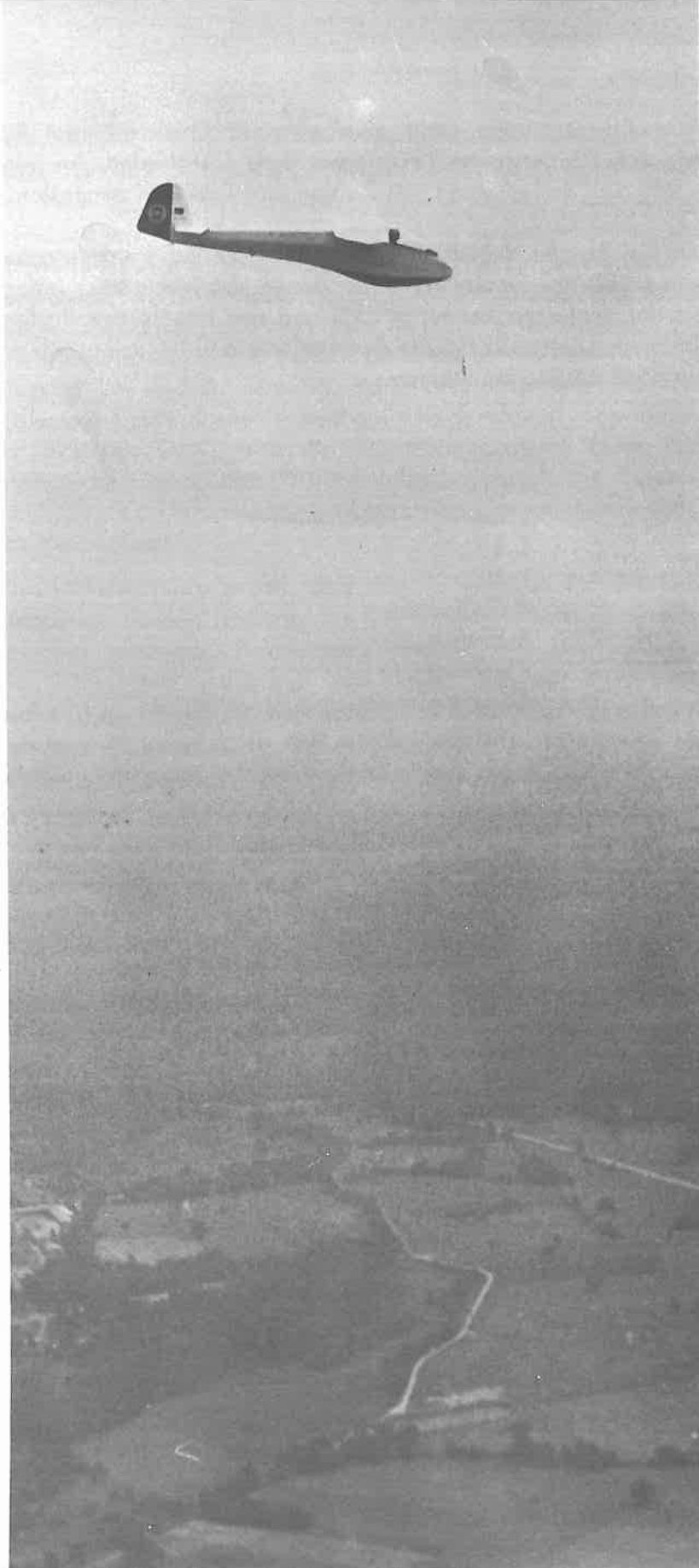
Der Erfolg einer Fliegergruppe steht zweifellos in unmittelbarem Zusammenhang mit den fliegerischen Leistungen ihrer Mitglieder. Am eindrucksvollsten läßt sich das an Hand von Zahlen und Tabellen darstellen.

So liegen zwar die Anzahl der Starts mit ca. 1.100 und die geflogenen Stunden mit etwa 480 nur wesentlich über denen des Vorjahres, jedoch die Aufstellung der erzielten Leistungsflüge und der abgelegten Prüfungen kann nicht ohne Übertreibung als Beweis für ein außerordentlich erfolgreiches Jahr 1965 angesehen werden :

2	Diamanten
2	Silber - C
9	Silber - C Bedingungen
6	L I
3	L II
2	A-Prüfungen
2	B-Prüfungen
1	Fluglehrer
1	Blindfluglehrer

Außerdem wurde die Werkstattarbeit endlich in Teilerfolgen sichtbar, so daß auch dieser Abschnitt ingenieurmäßiger Flugausbildung als Positivum vermerkt werden kann.

Bleibt nach der Feststellung all dieser Erfolge für 1966 nur zu wünschen übrig, daß die schon im letzten Jahresbericht erwähnte Diskontinuität im Wachstum und Fortbestehen der Gruppe auf Grund des jeweiligen Generationswechsel im neuen Jahr durch frischen Nachwuchs überwunden werden kann.



VORSTAND 1965

Gerhard Hefer
Volkmar Adam
Horst Micke
Eike Knopf

1. Vorsitzender
2. Vorsitzender
Kassenwart
Schriftführer

EHRENMITGLIEDER

Prof. Udo Augustin
Horst Remm
Willy Stiebeler

AKTIVE MITGLIEDER

Volkmar Adam
Arno Dörrscheidt
Hans-Jörg Griesse
Günter Hager
Klaus Hamann
Gerhard Hefer
Fred Hermanspann
Christoph Hofmann
Eike Knopf
Rudolf Krahn
Rudolf Lachenmann
Jörg Lentz
Achim Leutz

Horst Micke
Reiner Stemme
Rudolf Templer
Giselher Uebel
Jürgen Voigt

beurlaubt :
Benno Keinath
Helge Langguth
Eike J.W. Müller
Heiner Neumann
Peter Sommer
Klaus Dieter Wachau

VORSTAND DER ALTHERRENSCHAFT

Otto Lentz
Hans-Joachim Wefeld
Rolf Model

Vorsitz
Kassenwart
Schriftführer

ALTE HERREN

Hans-Joachim Aminde
Joachim Alpheis
Michael Arndt
Udo Augustin
Dieter-Detlef Behrndt
Hans-Joachim Brockmann
Horst v. Damm
Kurt Deunert
Hans-Joachim Dudenhausen
Carl-Gustav Esche
Wolfram Eschenbach
Wolfgang Fastabend
Erich Fleischhauer
Johannes Frauendienst
Walter Freitag
Ernst-Günther Friedrichs
Franz Frodl
Hugo Geyer
Werner Graeber
Erich Grosser
Hans-Alfred Hasche
Wolfgang Herbst
Ulrich Hesse
Werner Hinniger
Friedrich Hoffmann
Kurt van Hüllen
Karl-Dieter Huhold
Georg Jaeckel
Jochen Kassner
Konrad Kauffmann
Gerald Klein
Vincenz Kloss
Siegfried Knemeyer
M. Kracher

Walter Krieger
Otto Lentz
Hans-Werner Lerche
Wilhelm Loh
Hans-Werner Mattig
Rolf Model
Friedrich Möhlmann
Waldemar Möller
Eduard Neumann
Rudolf Ott
Paul-Eduard Pank
Wolfgang Pohl
Dieter Reich
Manfred Riewe
Hannes Roß
Walter Schilo
Leo Schmidt
Peter Slawik
Winfried Specowius
Lothar Speidel
Ernst Sperling
Walter Stender
Kurt Tank
Hans-Joachim Thomas
Eugen Tränker
Anton Tröger
Klaus Vießmann
Gustav-Adolf Wachsmuth
Hans-Joachim Wefeld
Wilhelm Werner
Hermann Winter
Martin Winter
Burkhard Zelter