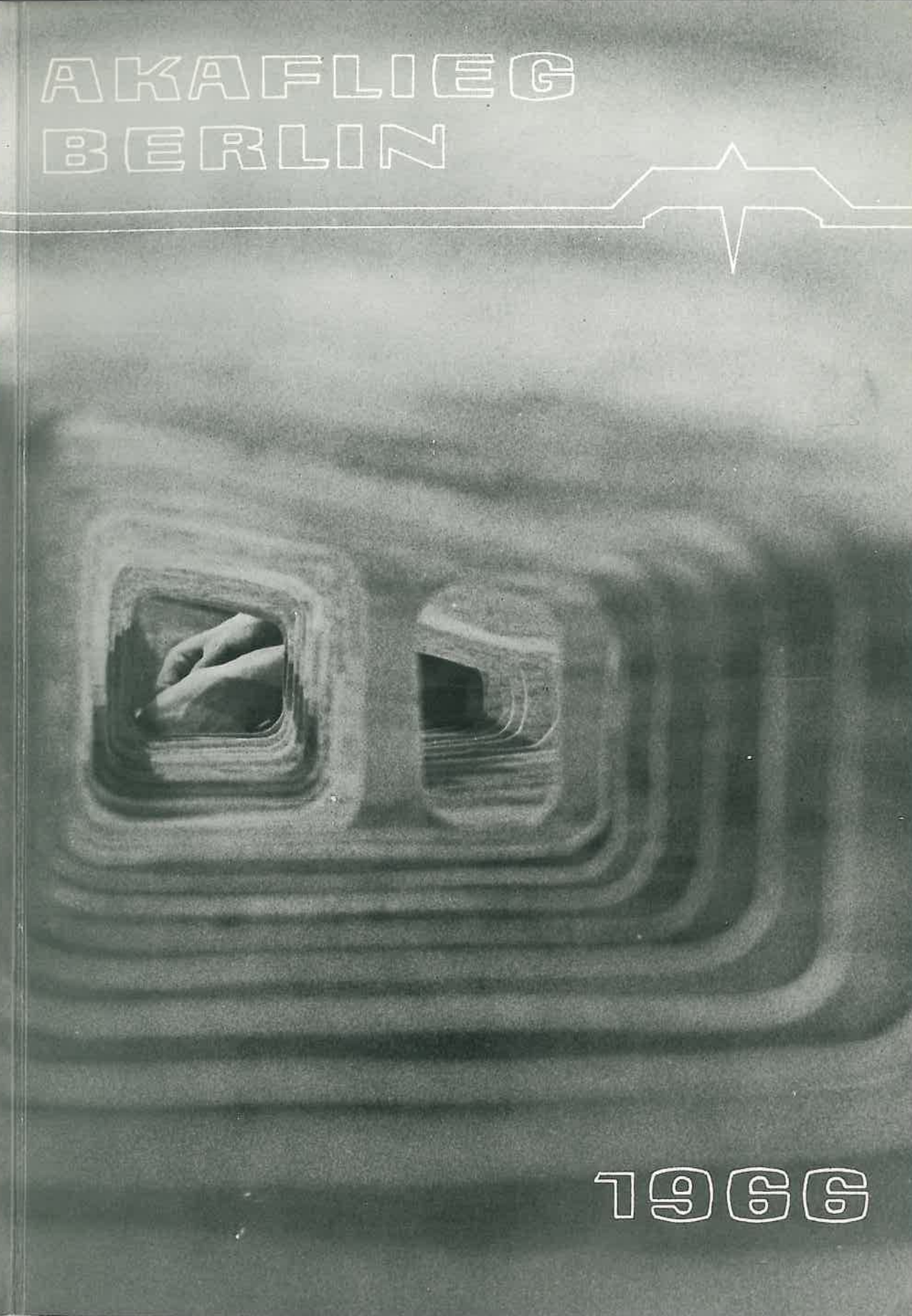
AKAFLIEG BERLIN



1966

JAHRESBERICHT 1966

GELEITWORT
CHRONIK
KASSENBERICHT
BAUTEILUNTERSUCHUNGEN
DEUTSCHE SEGELFLUGMEISTERSCHAFTEN
ALTHERRENTREFFEN
SPITZERBERG
WERKSTATTARBEITEN
INSTITUTS - LEHRGANG
ELEKTRISCHES VARIO
ITH - LEHRGANG
FLUGSTATISTIK
AKTIVE MITGLIEDER UND ALTE HERREN

AKADEMISCHE FLIEGERGRUPPE BERLIN E.V.
AN DER TECHNISCHEN 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

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

© AKADEMISCHE FLIEGERGRUPPE BERLIN

Der Kartendruck auf Seite 23 erfolgte mit freundlicher Genehmigung des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen (Landesaufnahme) in Wien,
G.Z. L 60.138/67
Ausschnitt aus dem Blatt 61 der Österreichischen Karte 1 : 50.000

ZUM GELEIT

Wieder ist ein Jahr vergangen. Es brachte wieder Auftrieb, verbunden mit einiger Turbulenz. Manches wurde erreicht, aber gottseidank nicht alles. Das würde den Ingenieur von Morgen über die Gebühr verwöhnen. Es scheint, als ob es um die Luftfahrt für die nahe Zukunft schlecht bestellt ist, aber die Chancen nach einem "Luftloch" wieder Auftrieb zu bekommen, sind gut.

Die Zaudernden und Mutlosen möchte ich an die Jahre nach dem letzten Kriege erinnern, als wir den Akafliegs an den Hochschulen wieder Leben einhauchten. Damals gehörte wahrhaftig mehr Optimismus dazu, an die Zukunft einer deutschen Luftfahrt zu glauben als heute. Es war seinerzeit nicht sicher, ob wir überhaupt jemals wieder zum Fliegen kommen würden. Heute kann jeder fliegen, der will, wenn auch nicht ohne Opfer.

Das soll so sein und soll auch so bleiben, oder uns geht etwas von dem Geist verloren, der die Flieger auf diesem Planeten beflügelt!
Auch für das kommende Jahr möge die Losung gelten:
Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg!

Hals- und Beinbruch!

H. H. Koelle

(Professor Dr.-Ing. H. H. Koelle)
Ordinarius für Raumfahrttechnik

CHRONIK '66

Im folgenden will der Chronist versuchen, die wichtigsten - und auch ein paar unwichtige - Ereignisse des vergangenen Jahres zu beschwören, für alle, die dabei waren, zur Erinnerung, für andere zur Kenntnisnahme. Wie jedes Jahr in unseren Breiten, so fing auch dieses an mit dem

1. Januar
an dem ein Teil der Akaflieger sich vom Silvesterumtrunk vorm Ehlershausener Kamin erholen mußte. Die Tage bis zum Wiederbeginn der Vorlesungsbetriebsamkeit wurden in der Werkstatt genutzt, so daß am

10. Januar
der Holm der Steuerbordfläche der B-11 auf der Helling ausgerichtet und vermessen war.

25. Januar
Auf der Jahreshauptversammlung wurde der Geschäftsbericht für 1965 vorgetragen, der alte Vorstand entlastet und der neue gewählt.

8. Februar
Der Jahresbericht 1965 konnte vom Buchbinder geholt werden und am 10.2. in den ersten Exemplaren verschickt werden.

Ende Februar
hatte in den Vorjahren die Jahrestagung der Interessengemeinschaft Deutscher Akademischer Fliegergruppen mit schöner Regelmäßigkeit in Berlin stattgefunden. In diesem Jahr leider Fehlanzeige, da man zunächst für einen Tagungsort in Westdeutschland plädierte und sich dann auf keinen einigen konnte.

26. Februar
Offizielles Ende des Wintersemesters 65/66. Die Aktivität in der Werkstatt zeigte eine sprunghafte Verbesserung. Als Ergebnis waren am

8. März
die Nasenrippen für beide Tragflächen fertiggestellt und an der Steuerbordfläche angeleimt.

Am 17. März
bestellten wir die durch Auflagen der Flugsicherung in Hannover-Langenhagen und Celle - Wietzenbruch dringend notwendig gewordenen zwei UKW - Sprechfunkgeräte. Wegen der besonderen Dringlichkeit konnte zwar vom Sportverband Berlin eine erhebliche Finanzierungserleichterung

für diese sehr teuren Geräte gewährt werden, die Belastung für unsere Kasse blieb dennoch erheblich.

19. März
Das gesellschaftliche Ereignis des Jahres war der Fliegerball des Deutschen Aero-Club im Hotel Hilton. Die Akaflieg war erstmals mit einer sehr starken Delegation vertreten.

Im März
erreichte uns auch ein Rundbrief der Altakaflieger, dem eine umfangreiche Bedarfsliste der Gruppe anhing. Diese Liste ist bisher in wenigen Punkten überholt, kann also getrost als Gedächtnisstütze für Spendenwillige dienen.

Am 26. März
fuhr eine zunächst zweiköpfige, später noch verschiedentlich verstärkte Mannschaft nach Ehlershausen, um die eingewinterten Flugzeuge und Fahrzeuge auszumotten, soweit notwendig, zu überholen und Flugzeuge und Startwinde der Prüfstelle für Luftfahrtgeräte zur jährlichen Nachprüfung vorzuführen. Dies war die Vorbedingung, damit ab

25. April
der traditionelle Frühjahrslehrgang stattfinden konnte, der zunächst im Zeichen der Flugplatztrockenlegung stand und kurz darauf schon unter Wetter litt, das Segelflieger als "zu stabil" bezeichnen.

Zum 30. April
mußten wir leider den seit Dezember 1964 bei uns beschäftigten Werkstattleiter wegen schwerer Vertragsverletzung entlassen. Als Helfer in der Not sprang Heiner Neumann ein, Altakaflieger und frischgebackener Ing. grad., der während einiger Monate bis zum Oktober mit großem Wirkungsgrad als Werkstattleiter arbeitete und anleitete.

7. Mai
Unserem Ehrenmitglied Prof.Dipl.-Ing. Udo Augustin wurde von der Technischen Universität Berlin die Ehrensenatorwürde verliehen.

15. Mai
Der Steuerbordfläche der B-11 wurde das letzte Balsabrettchen der Oberseite aufgeplankt.

19. Mai
Die Akaflieg begab sich auf eine Vatertagstour durch die Lüneburger Heide, die mit einem Besuch bei den Kollegen von der Akaluft (Freie Uni-

versität) auf deren Exilflugplatz in Schneverdingen endete.

23. Mai
Unsere Mannschaft für die Deutschen Segelflugmeisterschaften machte sich auf nach Roth. Über den Verlauf der Meisterschaften steht an anderer Stelle mehr.

24. Mai
Semesterantrittsversammlung für das Sommersemester. Heiner Neumann trägt vor über: "Bestimmung der optimalen Resefluggeschwindigkeit im Leistungssegelflug". Der Film "Akaflieggeschichte der letzten zehn Jahre" von Horst Remm erlebte Premiere. Zugleich stiftete der Regisseur den "Klaus Dreier Gedächtnispreis" für den besten doppelsitzigen Überlandflug.

29. Mai
Hager/Lentz griffen mit ihrem Flug von Ehlershausen nach Münchhausen ! (Kreis Marburg, Flugstrecke 198 km) nach dem gerade gestifteten Preis. Trotz mehrfacher Angriffe durch die Konkurrenz fiel er ihnen am Ende des Jahres auch zu.

Der Juni
stand im Zeichen der recht erfolgreichen Wochenendfliegerei, die weniger guten Wetterlagen waren trotzdem derart häufig, daß im Badezimmer unserer (Holzbau-) Unterkunft die vom Architekten geforderten Mauern hochgezogen werden konnten.

17. - 19. Juni
Zum Altherrentreffen kamen in nie dagewesener Zahl aus allen Teilen Deutschlands Altakaflieger nach Ehlershausen. Bericht über den Verlauf im Innern des Heftes.

Am 25. Juni
konnte das Seitenleitwerk der B-11 in Rekordzeit fertiggestellt werden.

In der ersten Julihälfte
sah man fast alle Akaflieger über Semesterabschlußarbeiten, Klausurvorbereitungen und Seminarvorträgen brüten. Als diese erledigt waren, konnte am

17. Juli
das erste Team mit dem L-Spatzen auf dem Hänger via Frankfurt (Besichtigung der Lufthansa Werft) nach Spitzerberg, wohin uns die Akaflieg Wien eingeladen hatte, abreisen. Am selben Tage machte der von einer Gruppe Akaflieger erstandene L-Spatz 55 seine ersten Flüge in Ehlershausen.

Am 22. Juli
folgten zwei weitere Mannschaften mit Bergfalken und Baby im Schlepp nach Spitzerberg. Über die Erlebnisse der Akaflieg am Spitzerberg wird an anderer Stelle berichtet. Sofort nach der Rückkehr am

9. August
nahmen drei Spatzpiloten am Idaflieg Vergleichsfliegen in Braunschweig teil.

18. August
Heiner Neumanns selbstgebaute SB 5, D-2013, erschien an diesem Tage zum erstenmal im Flugbuch der Akaflieg.

Am 20. August
richtete die Akaflieg einen Segelflug-Lehrgang für 9 Angehörige des Instituts für Flugführung und Luftverkehr (Prof. Rößger) aus. Die Fluglehrer hatten die einmalige Gelegenheit, sich an sehr unterschiedlichen Temperamenten und fliegerischen Begabungen zu versuchen, die Flugschüler hatten an der neugewonnenen dritten Dimension ihre helle Freude.

Am 31. August
ging dieser Lehrgang und damit auch die Zeit der intensiven Sommerfliegerei zu Ende. Mit neuer Energie wurden die Arbeiten in der Werkstatt wieder aufgenommen, so daß am

10. September
der schwierige Einbau der Ruderantriebsbeschläge in der Fläche abgeschlossen war und nach einer Exkursion zum Hamburger Hafen zur Beschaffung möglichst leichten, festen und preiswerten Balsaholzes die Steuerbordfläche am

25. September
fertig beplankt und die Quer- und Höhenruder von der Fläche getrennt waren.

Am 27. September
begann das Erfliegen der Hangaufwinde und der langen Welle am Ith, das die Werkstattarbeiten für eine Woche ruhen ließ.

Am 10. Oktober
war trotzdem die erste Fläche der B-11 mit Glasfaser-Kunststoff beschichtet und konnte unter die Decke unserer engen Werkstatt gehängt werden, damit Platz für den Holm der Backbordfläche geschafft wurde, der am

13. Oktober
auf der Helling ausgerichtet und vermessen war.

14. Oktober
Die Akaflieg bestellte als Ersatz für ihren in den Jahren 1952-54 selbstgebauten Schulungsdoppelsitzer Bergfalke II bei der Firma Schleicher eine ASK 13 zur Lieferung im Mai 1968. Bei diesem mutigen Entschluß herrschte Einigkeit über die Notwendigkeit einer Ersatzbeschaffung, zur Frage der Finanzierung gibt es zur Zeit nur Ratlosigkeit, bestenfalls vage Vorstellungen.

16. Oktober
Von der Deutschen Gesellschaft für Flugwissenschaften erhielten wir den Grundstock zu einer Raumfahrtbibliothek.

20. Oktober
An den Holm der linken Tragfläche wurden Nasen- und Endrippen angeleimt.

8. November
Auf der Semesterantrittsversammlung führte Reiner Stemme sein elektrisches Variometer Bau-Nr. 1 vor und erläuterte in einem Referat physikalische Grundlagen und Aufbau.

13. November
Prof. Dr.-Ing. Heinrich Hertel, Ordinarius des Lehrstuhls für Luftfahrzeugbau, beging seinen 65. Geburtstag. Die Akaflieg gratulierte.

26. November
Fünf Berliner Akaflieger besuchten auf Einladung die Akaflieg Kopenhagen anläßlich der in ganz Skandinavien berühmten und jeweils am letzten Novembersonnabend stattfindenden "PFG - Festen". Außer einem leichten Kater brachten sie neueste Nachrichten über das Motorflugzeugprojekt der Kopenhagener mit - und als Trophäe die Zeichnungen vom Schicksal eines Segelfliegers.

Am 30. November
war die Oberseite der Backbordfläche fertig beplankt.

Am 5. Dezember
hatte der Chronist Redaktionsschluß !

KASSENBERICHT 1965

Alle Jahre wieder steht die Akaflieg vor dem schier unlösbaren Problem, woher sie im kommenden Jahr die Mittel für die Erhaltung der beträchtlich angewachsenen Substanz der Gruppe beschaffen soll - Flugzeuge im Einsatz und im Bau, Fahrzeuge, Startgerät, Flugzeughalle und Unterkunft, Werkstatt-, Büro- und Zeichensaaleinrichtung stellen zusammen einen Wert von ca. DM 190.000,-- dar - und wie die Entwicklungsarbeiten und der Flugbetrieb finanziert werden sollen.
Daß bisher noch jedes Jahr zu einem glücklichen Ende gekommen ist, verdanken wir in hohem Maße der großzügigen, verständnisvollen Unterstützung durch die im Anschluß an den Kassenbericht aufgeführten Unternehmen und Wirtschaftsverbände. Diesen gilt unser besonderer Dank.
Der nachstehende Kassenbericht für das Geschäftsjahr 1965 - der für das Jahr 1966 lag bei Redaktionsschluß leider noch nicht vor -soll einen Überblick über die Herkunft und Verwendung der uns zur Verfügung gestellten Mittel geben.Zugleich ist er ein beredtes Zeugnis über die Vielschichtigkeit und den Umfang des "Unternehmens" Akaflieg.

SACHSPENDEN	2.892,33

EINNAHMEN

1.	Spenden der Industrie	11.300,--
2.	Zuwendungen des Senators für Jugend und Sport	1.992,50
3.	Mitgliedsbeiträge	1.169,50
4.	Startgebühren	923,--
5.	Fahrtkostenzuschuß vom Senat	1.759,34
6.	ERP Forschungsmittel für die B-11	21.330,21
	Gesamt	38.474,55

AUSGABEN

1.	Anlagekosten		
	01	Flugzeuge	
		Zubehör, Ersatzteile	324,68
	02	Fahrzeuge	
		Reparaturen, Ersatzteile, Zubehör	1.291,48
	03	Seilrückholwagen, Startwinde	260,32
	04	Werkstatt	
		B-11 Werkstattleiter, Material	21.330,21
		SB-5	4.274,50
	05	Flugplatz	
		Platzmiete	800,--
		Versicherungen (Feuer-, Glas-)	417,--
		Telephon, Strom, Heizöl	674,55
		Platzinstandhaltung	288,90
	06	Flugzeughalle und Unterkunft	
		Material für Ausbau des Bades	512,88
		Werkstattausbau	136,49
		Inneneinrichtung	611,69
2.	Betriebskosten		
	41	Fahrbetrieb	
		Steuer und Versicherung	1.079,58
		Benzin, Öl	2.211,23
		Autobahngebühren	240,--
	42	Flugbetrieb	
		Haftpflicht-, Sitzplatzunfall-,Bodenunfallvers.	854,--
		Windenbenzin	399,--
		Funkgerätewartung und Flugfunkgebühr	115,--
		Verschiedenes	70,80
	43	Gemeinkosten	
		Mitgliedsbeiträge an Verbände	646,17
		Gebühren, Porti, Telephon	437,79
		Zeichenmaterial, Bürobedarf	432,04
		Zeitschriften, Bücher	101,20
		Jahresbericht	357,25
		Gesellschaftliche Veranstaltungen	310,73
		Jahresüberschuß	297,06
		Gesamt	38.474,55

FÖRDERER 1966

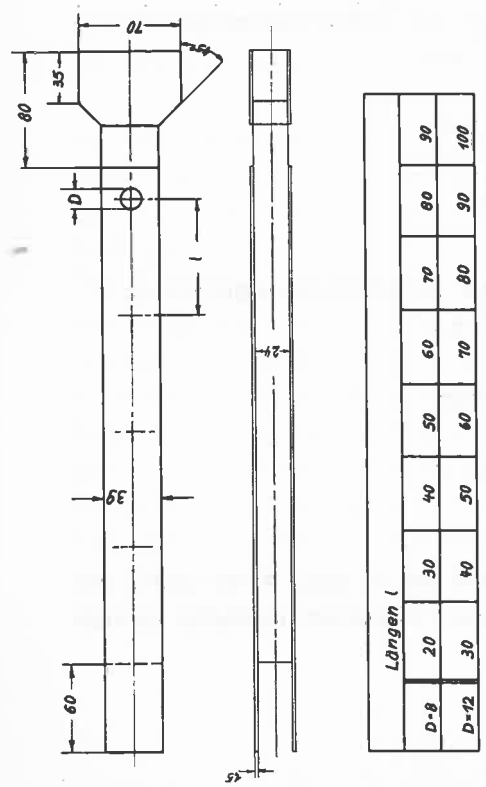
Accumulatorentechnik Sonnenschein GmbH, Büdingen
Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft, Berlin
Aral AG, Niederlassung Berlin
Badische Anilin- & Soda-Fabrik, Ludwigshafen
Christ und Welt Verlag GmbH, Stuttgart
Continental Gummi-Werke AG, Hannover, Niederlassung Berlin
Deutsche Amphibolin Werke von Robert Murjahn, Ober-Ramstadt
Deutsche Shell Chemie GmbH, Hamburg
Deutsche Shell AG, Zweigniederlassung Berlin
Dexion-Metallbau GmbH, Frankfurt/Main
Duisburger Kupferhütte, Duisburg
Drahtseilerei Gustav Kocks GmbH, Mülheim-Broich
Dürener Metallwerke Berlin GmbH, Berlin-Borsigwalde
Fachvereinigung Eisen- und Stahlhandel e.V., Berlin
Friedrich Flick KG, Düsseldorf
Carl Freudenberg, Weinheim
Hamburger Flugzeugbau GmbH, Hamburg-Finkenwerder
Hermann Herdegen GmbH, Berlin
Mauser - Meßzeug GmbH, Oberndorf/Neckar
Mobil-Oil AG, Hamburg
Muhr & Bender, Attendorf
Phönix Gummiwerke AG, Hamburg-Harburg
Rhein-Flugzeugbau GmbH, Krefeld
Rheinstahl-Hanomag, Hannover
Röhm & Haas GmbH, Darmstadt
Ruberoidwerke AG, Hamburg
Sidas & Co, Berlin
SKF-Kugellagerfabriken GmbH, Schweinfurt
VARTA - AG, Berlin
Verein Deutscher Maschinenbauanstalten e.V., Frankfurt/Main
Volta GmbH, Lindau
Wieland Werke AG, Ulm

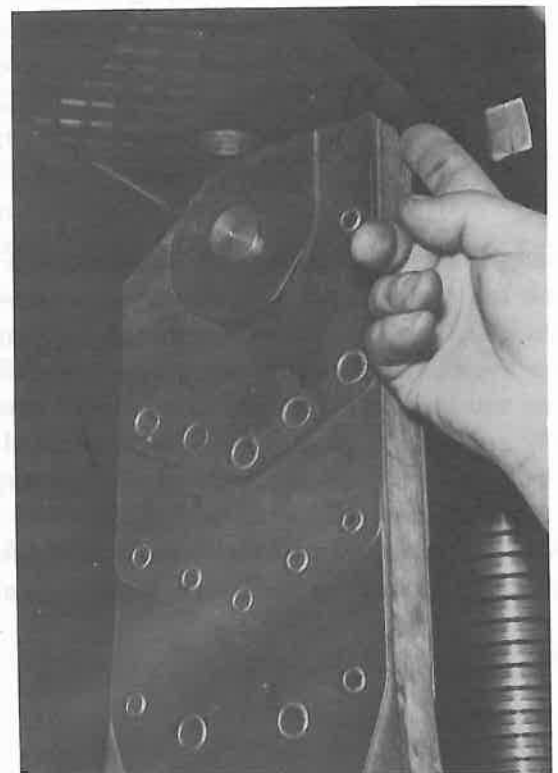
BAUTEILUNTERSUCHUNGEN

Nach Abschluß der aerodynamischen und flugmechanischen Untersuchungen im Jahre 1965 konnte mit der Festlegung der Bauweise begonnen werden. Hierbei wurde besonderer Wert auf einfache Fertigung bei geringstem Gewicht und größtmöglicher Sicherheit gelegt.
Ein wichtiges Hilfsmittel hierfür waren Bauteiluntersuchungen, von denen drei im folgenden kurz beschrieben werden sollen.

I. Zerreißversuch für die Nietverbindung zwischen Hauptholm und Hauptholmbeschlag,
II. Schubversuche von GFK-Sandwich mit Balsa als Kernmaterial,
III. Zerreißversuche an der Holmbrücke.

I Zur Erzielung einer optimalen Nietverbindung wurden verschiedene Nietanordnungen in 30 Versuchen geprüft. Die Versuchsstücke bestanden aus einer zweischnittigen 4-reihigen Verbindung (ein Niet pro Reihe).
Die Materialien waren Kiefer 4002, Stahlblech 27 Mn Cr V4, Bolzen 8 G. Der Abstand l wurde jeweils im Zugversuch zwischen 3 cm und 10 cm in Schritten von 1 cm variiert. Das Ergebnis wurde dem Entwurf des Hauptbeschlages für die Holmverbindung zugrundegelegt. Zur Überprüfung wurde der Holmanschluß im maßstabsgetreuen Modell gefertigt und im Institut für Mechanik der Technischen Universität bis zum Bruch belastet.





II Zur Erzielung einer aerodynamisch hochwertigen Oberfläche war für die Beplankung eine balsagestützte GFK-Bauweise vorgesehen, die zudem den Vorteil hat, daß sie einen wesentlichen Beitrag zur Verminderung der Flügeldurchbiegung leistet (ca. 40 %).Nachteilig war hingegen, daß noch keine verbindlichen Festigkeitsgrundlagen veröffentlicht waren. Dazu wurden Schubversuche durchgeführt. Hierbei wurde versucht, eine günstige Zuordnung von Balsadicke und -richtung für ein bestimmtes Gewebe zu finden. Es ergab sich eine Steigerung der zulässigen Schubspannung von ca. 50 %, wenn das Balsa unter 45° zur positiven Schubspannungsrichtung verläuft. Das erklärt sich daraus, daß das Balsa bei Beginn des Zugdiagonalfeldes in Faserrichtung auf Zug beansprucht wird. Da sich aber die Schubspannungsrichtung ändert (Querruderfall, Boe von oben) und sich diese Anordnung auf die Durchbiegung ungünstig auswirkt (Balsa nicht in Faserrichtung beansprucht), wurde von dieser Anordnung abgegangen.

Jedes Versuchsstück wurde in vierfacher Ausführung hergestellt. Der Schubmodul und die ertragbare Schubspannung wurden mit einem quadratischen Gelenkrahmen ermittelt, in dem der Rahmen diagonal gedrückt wurde und die dabei auftretende Stauchung in Abhängigkeit von der Belastung gemessen wurde. Da sich Balsa nicht einspannen läßt, wurde es stumpf an Hartholz geleimt, so daß eine feste Randeinspannung gewährleistet war. Es wurden folgende Versuche durchgeführt :

1) Balsafaserrichtung in bzw. quer zur Schubspannungsrichtung
   a) 2 Gewebelagen unter 45° zur Schubspannungsrichtung
   b) 1 Gewebelage unter 45° zur Schubspannungsrichtung
      1 Gewebelage parallel zur Schubspannungsrichtung

2) Balsafaserrichtung unter 45° zur Schubspannungsrichtung
   a) 2 Gewebelagen unter 45° zur Schubspannungsrichtung
   b) 1 Gewebelage unter 45° zur Schubspannungsrichtung
      1 Gewebelage parallel zur Schubspannungsrichtung

Alle Versuche wurden mit den Balsastärken 8 mm, 6 mm, 4 mm und 2 mm gemacht (spez. Gewicht 0,1 g/cm^3). Bei dem Gewebe handelte es sich

um Interglas - Ulmia 92 110. Das verwendete Kunstharz war Epikote und Laromin C 160.
Die Versuchsauswertung ergab, daß in keinem Fall ein Delaminieren des Gewebes erfolgte. Schon bei einer Balsastärke von 6 mm konnte ein Beulen nicht einwandfrei festgestellt werden. Es kann daher gesagt werden, daß Balsadicken größer als 6 mm nicht mehr sinnvoll erscheinen, bei Dikken kleiner als 4 mm ergeben sich bauliche Schwierigkeiten. Im übrigen ergab sich eine gute Übereinstimmung mit den von Puck gegebenen Dimensionierungsrichtlinien.

III Zerreißversuch an der Holmbrücke.
Durch die starke negative Pfeilung ist ein direkter Holmzusammenschluß nicht möglich. Dieser Schwierigkeit wurde durch eine Holmbrücke begegnet. Beim Bau der Holmbrücke ergaben sich Bedenken über die Haltbarkeit der dort vorhandenen Schweißnähte,da sehr schwierige Schweißarbeiten durchgeführt werden mußten. Ein Zerreißversuch zeigte aber, daß die Schweißnähte der von ihnen geforderten Belastung standhielten.

DEUTSCHE SEGELFLUGMEISTERSCHAFT

Auf den Niedersächsischen und Berliner Meisterschaften 1965 in Diepholz hatten wir uns durch einen guten dritten Platz, der gleichzeitig die Berliner Meisterschaft bedeutete, für die diesjährige Deutsche Meisterschaft in Roth qualifiziert.
Der Teilnahme stellten sich in diesem Jahr unerwartet große Schwierigkeiten entgegen, denn die Ka 6 unseres AH Slawik, die Gerd Hefer auf den letzten Wettbewerben geflogen hatte, stand nicht mehr zur Verfügung und so mußten wir uns bemühen, eine andere Maschine zu erhalten. Kurz vor Beginn der Meisterschaft erklärte sich der Aeroclub Berlin bereit, uns gegen eine Kaskoversicherung seine Ka 6 zur Verfügung zu stellen. Wir möchten an dieser Stelle noch einmal für dieses großzügige Entgegenkommen danken. Jeder wird ermessen können, was es für einen Verein bedeutet, wenn seine einzige Leistungsmaschine in der besten Flugzeit des Jahres für drei Wochen ausfällt.

Unsere Mannschaft 24
mit der Ka 6 D-2019

Unser Pilot Gerd Hefer -
im Hintergrund Heinz Huth
an seiner Maschine

Die Probe auf's Exempel -
der Hidalgo der Akaflieg
Stuttgart mit nur 102 kp !

Da diese Ka 6 während der Flugsaison voll ausgenutzt ist, kam das Training verständlicherweise zu kurz. Mit drei Flugstunden auf dieser Maschine und bis dahin zehn Flugstunden in diesem Jahr überhaupt war Gerd fliegerisch unzureichend auf den Wettbewerb vorbereitet. Da dies in den Jahren vorher aber auch nicht viel besser gewesen war, machten wir uns darüber keine großen Sorgen.
Wir fuhren schon zeitig zur Trainingswoche nach Roth, um Versäumtes nachzuholen, nur wurde leider nichts daraus, denn in dieser Zeit wurde wegen schlechten Wetters kein Start gemacht.

Dann begann der Wettbewerb. Es wurde an sieben aufeinanderfolgenden Tagen geflogen, wodurch Mannschaften und vor allem Piloten zum Teil körperlich und nervlich bis an die Grenze der Leistungsfähigkeit gefordert wurden. Die Ärzte unter den Beteiligten mahnten, doch auch an die Gesundheit der Piloten zu denken, doch die Wettbewerbsleitung stand auf dem Standpunkt, daß das gute Wetter ausgenutzt werden müsse. Es wurden hervorragende Leistungen geflogen und es ereignete sich kein Unfall und der Erfolg gab ihr recht. Insgesamt wurden es zehn Wertungstage.

Wenn wir heute an diese Meisterschaft zurückdenken, müssen wir sagen, daß es sich nicht gelohnt hat. Es lag nicht daran, daß wir nicht so gut abgeschnitten haben, wie wir es uns eigentlich erhofft hatten, sondern daß es ein Höchstleistungswettbewerb war - mit allen seinen Nachteilen. Hier sah man deutlich, daß die Schönheit der Fliegerei verloren gegangen ist. Die Piloten äußerten übereinstimmend, daß sie von der Landschaft nicht mehr viel sahen und vom Erlebnis des Fliegens nichts mehr hatten, da sie, um Unfälle zu vermeiden, nur noch die anderen Maschinen beachteten. Wir als Mannschaften vermißten am meisten den Kontakt zu anderen, der sonst einen Wettbewerb auch für uns interessant und lehrreich machte, aber wenn man nach stundenlangen Überlandfahrten abends zurückkam, war es nichts mehr mit den gemütlichen Gesprächen und dem Erfahrungsaustausch früherer Wettbewerbe.
Um in diesem Wettbewerb zu bestehen, mußte man laut Aussagen von Piloten in den Monaten vorher mindestens 100 Stunden auf der Wettbewerbsmaschine geflogen haben. Eine Vorbereitung also, die nur sehr, sehr wenigen Vereinsfliegern möglich ist. So werden die Deutschen Meisterschaften auch immer mehr von Piloten mit eigenem Flugzeug und genügend Zeit (sprich Geld) beherrscht. Wenn hier nicht etwas geschieht, werden über kurz oder lang Piloten mit Vereinsmaschinen aus der Nationalmannschaft verdrängt sein. Es ist eine Entwicklung, die einen Platz in der Spitzengruppe fast ausschließlich von den finanziellen Möglichkeiten abhängig macht.

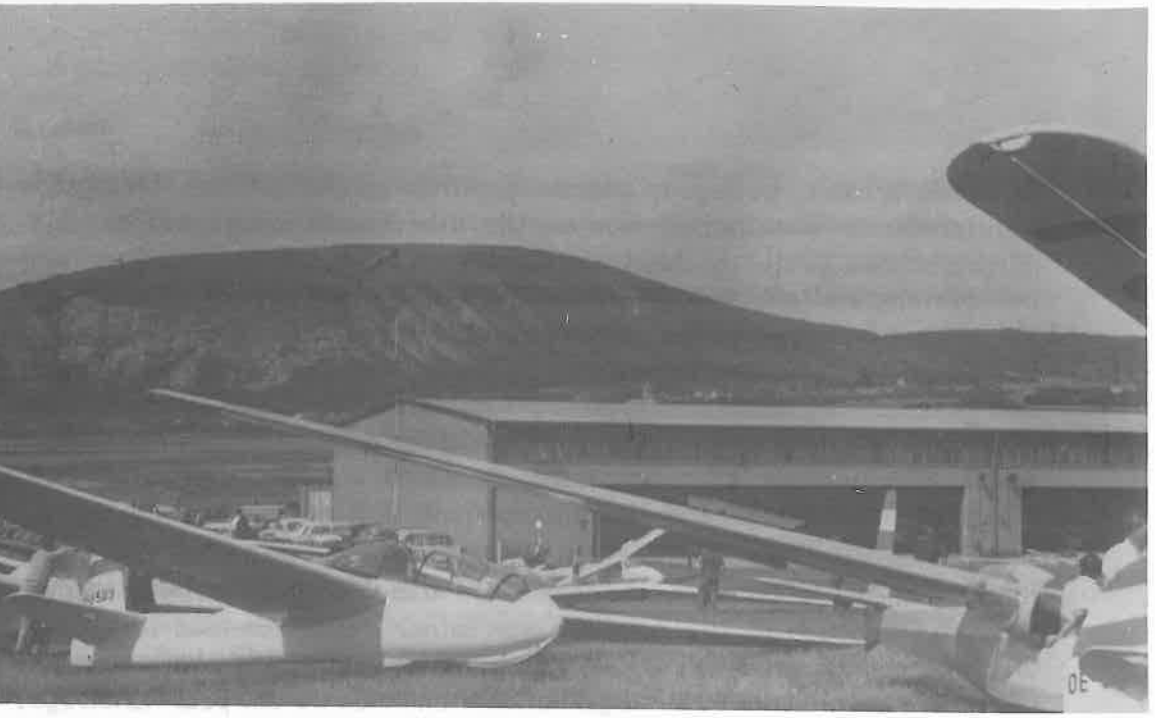
Da die Wettbewerbsfliegerei eines der großen Ziele vieler Leistungsflieger ist, müßte die Deutsche Meisterschaft so reorganisiert werden, daß auch die Vereinsfliegerei wieder Chancen hat, sich erfolgreich zu beteiligen. Eine Möglichkeit wäre die Wiedereinführung der Doppelsitzerklasse, womit gleichzeitig der Anreiz gegeben wäre, sich wieder mehr mit der Konstruktion von leistungsfähigen Doppelsitzern zu beschäftigen.
Auch könnte man parallel zu den Deutschen Meisterschaften, die im Hinblick auf die Weltmeisterschaften Einzelmeisterschaften bleiben müssen, einen Wettbewerb mit Mannschaftswertung organisieren. Jeder Verein kann sich mit einer beliebigen Maschine mit drei Piloten daran beteiligen. In einem vorher festgelegten Turnus wechseln sich die Piloten ab. Dadurch wären die Mannschaftsmitglieder am Erfolg oder Mißerfolg beteiligt. Ausserdem würde dadurch der Hochleistungssegelflug eine weitere Verbreitung finden. Ein solcher Wettbewerb würde auch der Eigenart des Segelfluges, daß ein Einzelner auf sich gestellt unseren Sport nicht ausüben kann, mehr entsprechen, als die Einzelmeisterschaften.
Die Organisation muß wesentlich vereinfacht werden, so daß keine Startgelder von 300,- DM erhoben werden müssen. Außerdem muß durch ein vereinfachtes Wertungssystem gewährleistet werden, daß jedem Piloten vor dem nächsten Start seine genaue Position im Gesamtfeld bekannt ist.
Alles in allem ist es jetzt dringend an der Zeit, durch Änderungen die Entwicklung in eine andere als die abzusehende Richtung zu leiten.

ALTHERRENTREFFEN EHLERSHAUSEN

Es war schon ein besonderes Fest.....
Nichts für Snobs und nichts für Prinzessinnen. Es kamen auch keine. Dafür kam eine Menge urvernünftiger Leute, die Spaß daran hatten, Vergangenes zu vergegenwärtigen und sich an der Gegenwart zu freuen.

Es wurde erzählt, geflogen, gegessen, getrunken und getanzt. Eine große fröhlich-bunte Gesellschaft war es, die alle Altersklassen umfaßte. Die mitgebrachten Kinder reichten von wirklichen solchen bis zu ausgewachsenen Hirtengestalten. Aus Nord- und Süd- und Westdeutschland und nicht zuletzt aus Berlin waren sie gekommen.
Die Akaflieg hatte alle Hände voll zu tun mit Unterbringung, Versorgung und Unterhaltung der vielen Gäste. Wieviele es waren, weiß kein Mensch richtig. Einige traten auch nur kurzfristig auf. In den Hotels der umliegenden Dörfer waren Zimmer reserviert, Zelte etablierten sich auf dem Flugplatz und die eigene Unterkunft war natürlich voll.
Die Damen wurden zu Besichtigungen und Kaffeetrinken nach Celle geführt, die AHs faßten derweil Beschlüsse - u.a. daß jeder AH von nun an jährlich DM 60,-- für die Akaflieg von seiner Steuer absetzen will - und die Jugend tummelte sich auf dem Platz und ließ sich in den Lüften schaukeln. Ein motorischer AH-Flieger landete und machte ein paar Rundflüge. Ein anderer blieb leider wegen schlechten Wetters im süddeutschen Raum hängen. Seine gute Absicht ehrt ihn dennoch.
Die Meteorologie hatte sich mit schönstem Vorsommerwetter auf uns eingestellt. Es wurde moorgebadet, geplanscht, geplaudert und sich wohlgefühlt. Der Harmonie war Tür und Tor geöffnet. Die Zeit drängte nicht.
Den Höhepunkt bildete der letzte Abend. Ein paar verirrte Regentropfen hatten das große Hufeisen aus Tischen und Stühlen von der Betonplatte in die Halle hineingedrängt, und da haben wir vor der Kulisse aus Flugzeugflügeln und inmitten der Akustik der Halle bei Musik gezecht, gejubelt, getanzt und lange Bratwürste vom Holzkohlengrill vertilgt. Zweihundert- Die Stimmung war festlich-heiter und von ernster Fröhlichkeit. Jeder Einzelne war angerührt davon. Die Konvention verlor sich ins Unwichtige. Man verstand sich und war vergnügt.
Draußen wurde später ein Feuer mit Rundgesang und Romantik angezündet, das nicht nur jugendbewegte Herzen höher schlagen ließ.

Es war schon ein besonderes Fest.....



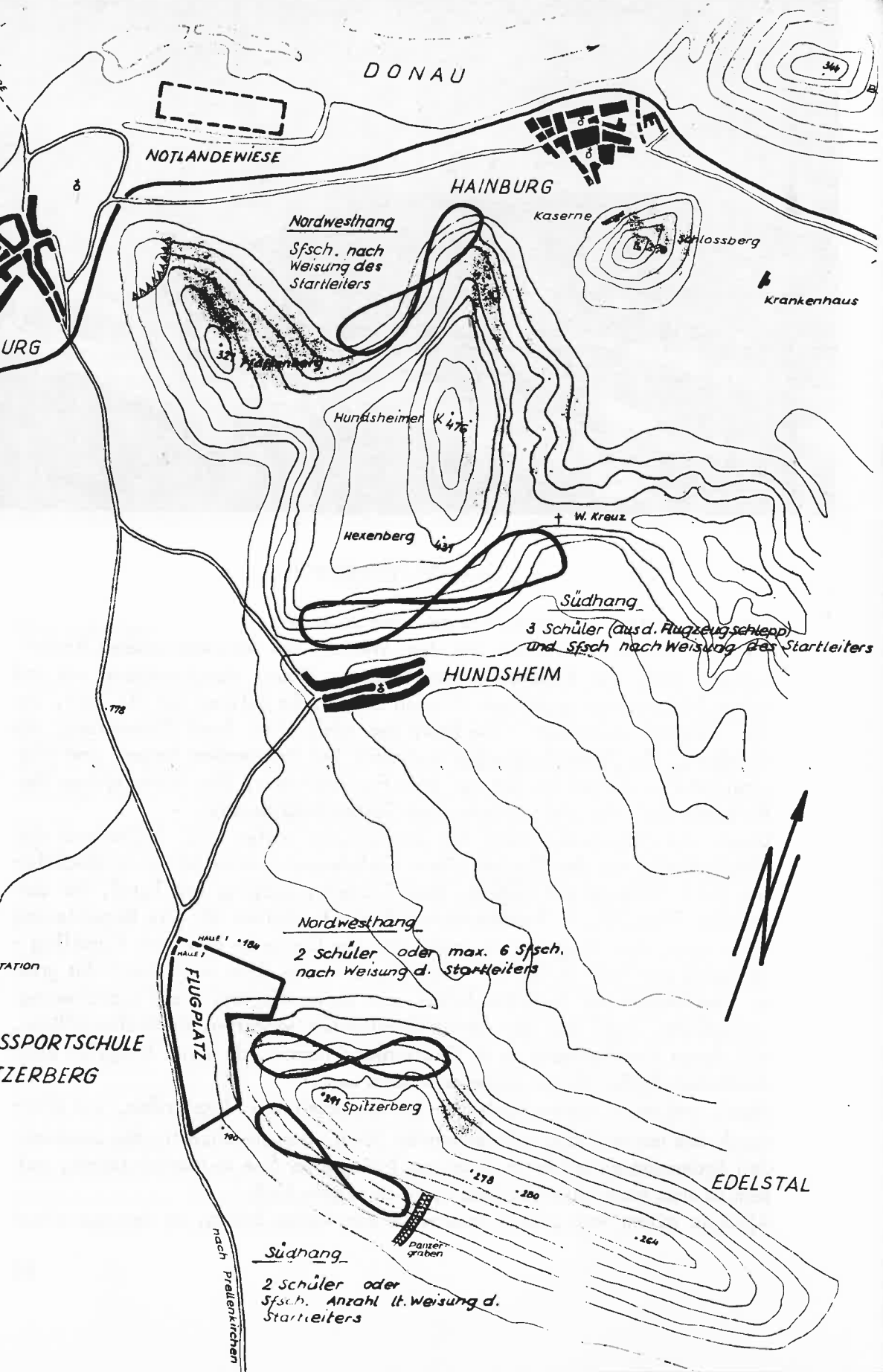
Hundsheimer Berg...

SPITZERBERG

Nach mehrjähriger Pause konnten wir in diesem Jahr wieder daran denken, im Sommer unseren Flugbetrieb für zwei bis drei Wochen in unbekannte Gefilde zu verlegen und auf fremden Plätzen zu fliegen. Unser erster Plan - eine Fahrt nach Frankreich - ließ sich nicht verwirklichen, da die Anträge beim Deutsch-Französischen Jugendwerk eher eingehen müssen als wir uns auf Termin und Teilnehmer festlegen können.
Unser zweites Ziel waren die Alpen. Von der Akaflieg Wien kam bald die Zusage, daß wir unsere "Zelte" in Spitzerberg aufschlagen könnten und von dort je nach Ausbildungsstand Abstecher zu Alpensegelflugplätzen machen könnten.
Mit Finanzen immer schwach besattelt, ließen wir uns die in diesem Jahr erstmals gegebene Möglichkeit nicht entgehen, für diese Sportreise einen Zuschuß beim Senator für Jugend und Sport zu beantragen, der uns auch bewilligt wurde. Am 25. Juli ging es dann von Ehlershausen mit 14 Mann - Flugschüler, Fortgeschrittene und Asse - in drei Wagen mit drei Maschinen auf drei Wegen nach Wien und weiter nach Spitzerberg.
Es stellte sich heraus, daß "Spitzerberg" ein ideales Fluggelände war, das am Spitzerberg und Hundsheimer Berg Hangflugmöglichkeiten bei jeder Windrichtung bot. Die uns an der österreichischen Bundessportschule entgegengebrachte Gastfreundschaft war hervorragend und die sich schnell entwickelnde Zusammenarbeit konnte kaum besser sein, so daß wir den

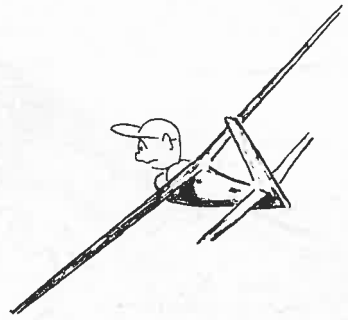
... und Spitzerberg

Eindruck hatten, das große Los gezogen zu haben.
Weniger Glück hatten wir mit dem Wetter, das während unserer Anwesenheit stark mit Regenschauern längerer Dauer durchwachsen war und selten Neigung zu günstigen Winden zeigte. So nutzten wir die Zeit, uns die Gegend anzusehen - die Reste der römischen Stadt Carnuntum, die Hainburg, die Pottenburg sogar mehrmals bei strömendem Regen, und alle erreichbaren Burgen bis hin zur Burg Forchtenstein, dem Wahrzeichen des Burgenlandes, das gleich hinter dem Spitzerberg begann. -
Durch das Entgegenkommen der Sportschule hatten alle Teilnehmer die Möglichkeit, mit dem Bocian einen Gefahreneinweisungsflug zu absolvieren (im F-Schlepp auf 1000 m, dann Trudeln, Looping und Turn), der auf unserem Flugplatz in Westdeutschland nicht möglich ist. Die Begeisterung aller nach dem Flug war so groß, daß der Gedanke an einen Kunstflug - lehrgang praktisch in der Luft lag. Dieser wurde dann auch durch das grosse Verständnis der Segelfluglehrer und durch die örtliche Flugsicherung ermöglicht. Zwei von den sechs Kandidaten schafften die Prüfungsflüge, mit deren Anerkennung es in Deutschland hapert, da kein Mitglied einer deutschen Prüfungskommission anwesend war.
Nach und nach kamen noch alle auf die ersehnten Flugstunden, vor allem durch den nachmittags auffrischenden Wind, der gleichzeitig die zusehenden Bodenmannschaften in Richtung Neusiedler See in Marsch setzte, auf dem es sich trotz Hineinfallens herrlich segeln ließ.
Alles in allem war unsere Sportreise ein voller Erfolg, zu dem vor allem


DONAU
NOTLANDEWIESE
HAINBURG
Kaserne
Schlossberg
Krankenhaus
Nordwesthang
Sfsch. nach Weisung des Startleiters
Hundsheimer K
Hexenberg
W. Kreuz
Südhang
3 Schüler (aus d. Flugzeugschlepp) und Sfsch nach Weisung des Startleiters
HUNDSHEIM
Nordwesthang
2 Schüler oder max. 6 Sfsch. nach Weisung d. Startleiters
FLUGPLATZ
Spitzerberg
EDELSTAL
Panzergraben
Südhang
2 Schüler oder Sfsch. Anzahl lt. Weisung d. Startleiters
nach Prellenkirchen

Blumengang
DEVIN (THEBEN)
Jägerwiese
Große Au
Mitter Gscheid
Jägerhaus Siedlung
Herrgottshaufen
Braunsberg
HAINBURG
an der Donau
Schloßberg
Karolinenhof
Galgenbergl
Wolfsthal
Bad Deutsch Altenburg
Hundsheimer B.
Hexenberg
Hundsheim
Kalkofen-Siedlung
Weißes Krz.
Lange Joche
Bundessportschule-Spitzerberg
Funkstation
Edelstal
Römerquelle
Mt. Straßen Äcker
Schönabrunn
Arme Seelen Krz.
Prellenkirchen
Schultes Wald

die Lehrer der Bundessportschule beitrugen. Den Abschluß unseres Aufenthaltes bildete ein mitternächtliches Lagerfeuer auf dem Spitzerberg, den wir so bald nicht vergessen werden, auch wenn kein esterházy'scher Wein mehr in unseren Adern kreist.

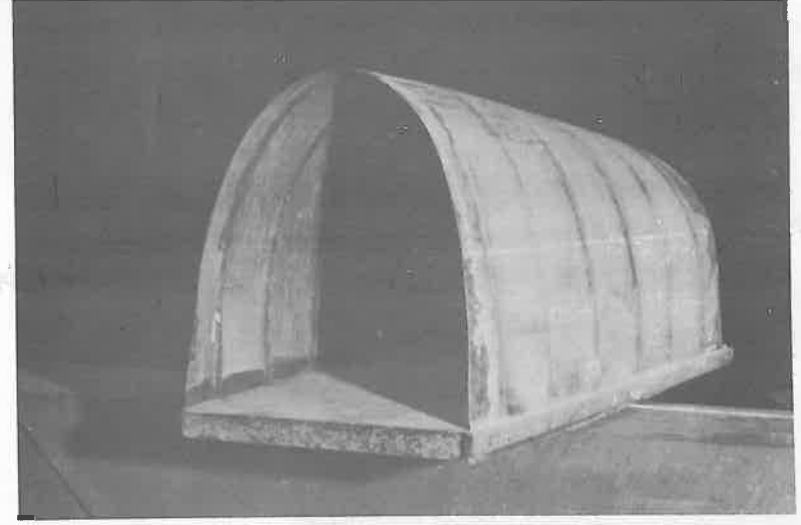


WERKSTATTARBEITEN

Eigentlich sollte die B 11 im Herbst dieses Jahres fertiggestellt und im Winter 1966/67 eingeflogen werden, doch die Entlassung unseres Werkstattleiters, sowie unvermutete Schwierigkeiten bei der Bauausführung zwangen uns, den Termin für die Fertigstellung um ein halbes Jahr zu verschieben. Im folgenden soll vom derzeitigen Stand der Arbeiten an der B 11 berichtet werden.

Rumpf

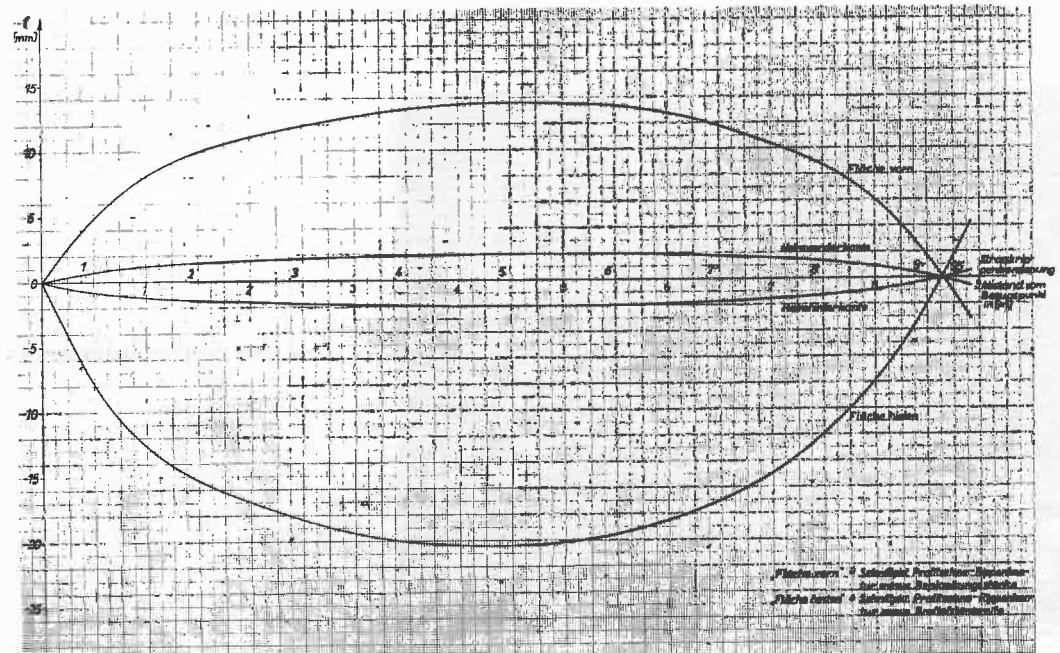
Da das Herzstück des Rumpfes - die Holmbrücke - aus Stahlrohr geschweißt ist, haben wir uns der Einfachheit halber entschlossen, den ganzen Rumpf in herkömmlicher Stahlrohrbauweise herzustellen.
Der Rumpf ist fertiggeschweißt, die Steuerung zum Teil eingebaut, der Haubenrahmen sowie der Sitz sind eingepaßt. Die derzeitigen Arbeiten konzentrieren sich auf die übrigen Ausrüstungsgegenstände im Rumpf. Sobald diese eingebaut sind, erhält der Rumpf seine äußere Schale, die aus aerodynamischen Gründen aus GFK gefertigt wird. Zu diesem Zweck wird das Rumpfgerüst mit Moltopren ausgeschäumt und auf die endgültige Rumpfform gestraakt. In den Schaumstoff werden dann kleine Nuten geschnitten, in die Glas-Rovings gelegt werden, die nach dem Aufbringen der GFK-Schicht mit dieser eine integrale Einheit bilden und so wesentlich zur Steifheit der Schale beitragen.

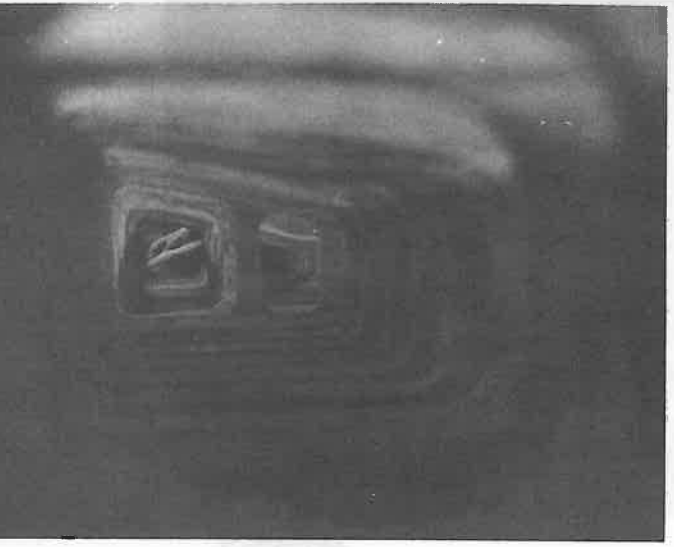


Ein Versuchsstück aus zwei Lagen Glasfasergewebe mit Rovingsträngen im Abstand von 15 cm erbrachte sehr hohe Festigkeitswerte bei einem Gewicht von nur 180 g/m^2.

Tragflächen

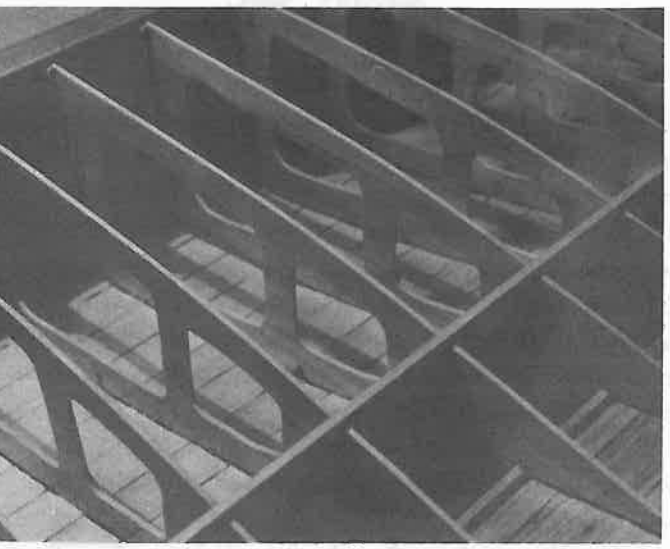
Die rechte Tragfläche ist fertig, die linke befindet sich im Bau. Zweckmäßig wäre es gewesen, beide Flächen gleichzeitig zu bauen, was sich leider in unserer viel zu engen Werkstatt trotz Mauerdurchbruchs nicht verwirklichen ließ. Dadurch mußten viele Arbeiten doppelt gemacht werden, was die Fertigstellung erheblich verzögerte.
Der Tragflächenholm ist ein konventioneller Kiefernholm. Die Rippen wurden aus GFK-beschichteten Balsaplatten ausgesägt und blockweise vorgestraakt. Beplankt werden die Flächen mit Balsaholz, auf das zwei Schichten Glasseide aufgebracht werden.
Besondere Schwierigkeiten bereitete anfangs die Berücksichtigung der Verwindung der Fläche beim Bau der Höhen- und Querruder, die sich ja fast über die gesamte Spannweite erstrecken.



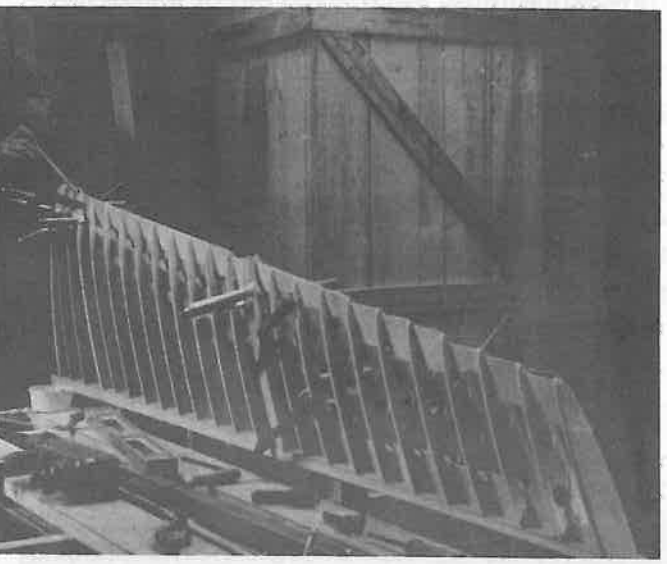


B-11

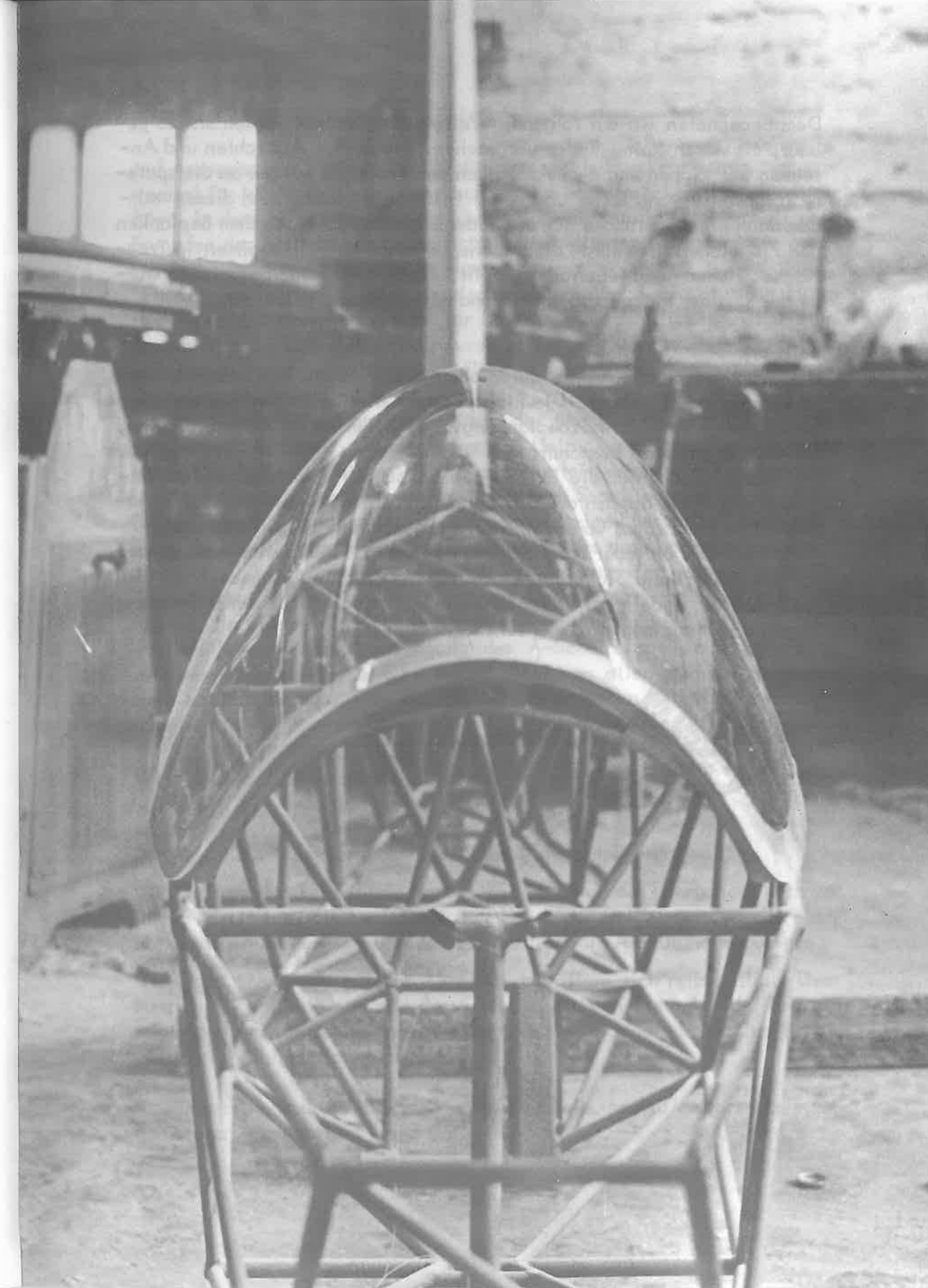
Anleimen der Rippen



Aufbau der Flächen



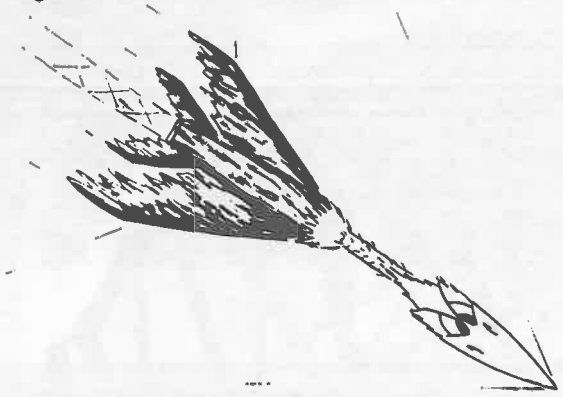
Bau des Seitenleitwerks

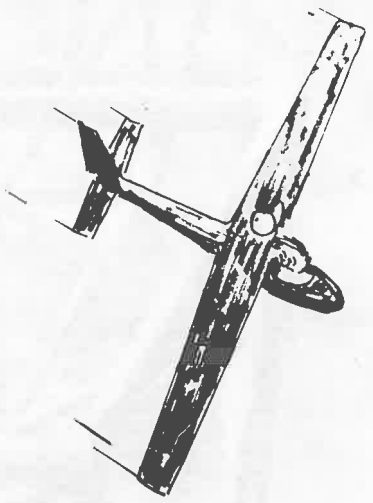


Dem begegneten wir auf folgende Weise : Die Flächen wurden erst so gebaut, als wären keine Ruder vorgesehen. Nach dem Ausrichten und Anleimen der Rippen und dem Anbringen der Endleiste wurden an die spätere Trennstelle von Fläche und Ruder Hilfsholme gesetzt. An diesen wurden dann die Lagerböcke für die Ruder angebracht. Nach dem Beplanken der Flügeloberseite wurde die Fläche zwischen den Hilfsholmen in Tragfläche, Höhen- und Querruder geteilt. Nach dem Steuerungseinbau wurde der Rest der Fläche zubeplankt und mit Glasseide beschichtet.

Leitwerk

Der Bau des Höhenleitwerks wurde oben beschrieben. Das Seitenleitwerk ist konventionell gebaut. Die Flosse besteht wie üblich aus Kiefernholm, Balsarippen und Sperrholzbeplankung. Das Ruder ist im Aufbau ähnlich, nur wird es mit Stoff bespannt.
Erwähnt sei noch, daß die B 11 wegen des schwer abzuschätzenden Einflusses von Bremsklappen auf den Längsmomentenhaushalt eines stark vorgepfeilten Flugzeuges vorerst mit einem Bremsschirm ausgerüstet wird.
Außerdem wird an jeder Tragflächenspitze vom Piloten auslös- und abwerfbar als zusätzliche Sicherheit ein Anti-Trudelschirm eingebaut für den Fall, daß im Trudeln das Seitenleitwerk im Bereich abgerissener Strömung liegen und nicht mehr wirksam sein sollte.





INSTITUTS - SEGELFLUGLEHRGANG

Auf Anregung des Instituts für Flugführung und Luftverkehr wurde zum erstenmal für Nichtmitglieder der Akaflieg ein Segelflug-Lehrgang durchgeführt. In dem offiziellen Bericht der Teilnehmer an die Gesellschaft von Freunden der Technischen Universität Berlin, die den Lehrgang zum grossen Teil finanzierte, heißt es im wesentlichen :
"Für wissenschaftliche und studentische Mitarbeiter des Instituts für Flugführung und Luftverkehr sowie für einen wissenschaftlichen Assistenten des Instituts für Luftfahrzeugbau wurde in der Zeit vom 19.8. - 31.8.1966 auf dem Luftsportgelände der Akaflieg in Ehlershausen/Celle ein Segelfluglehrgang abgehalten.
Es waren neun Teilnehmer und seitens der Akaflieg neun Mitglieder als Flugleiter, Fluglehrer, Windenfahrer und Helfer beteiligt. Von den Lehrgangsteilnehmern verfügten vier über keinerlei fliegerische Vorkenntnis - se, fünf Herren waren bereits im Besitz von Segelflugscheinen (A- oder B-Schein). Zur Schulung stand der doppelsitzige "Bergfalke" zur Verfügung. Er wurde insbesondere in der ersten Hälfte des Lehrganges intensiv eingesetzt. Nachdem die ersten Alleinflüge absolviert waren, stand in der zweiten Hälfte noch das einsitzige Übungsflugzeug "Baby" zur Verfügung. Infolge einiger Schlechtwettertage konnte das gesteckte Ziel - Alleinflug und damit Erlangung des A-Scheins sowie die Erwerbung weiterer Scheine (B oder C) - leider nicht von allen Lehrgangsteilnehmern erreicht werden. Fünf der Teilnehmer erwarben folgende Segelflugscheine :

1. A- und B-Schein
2. B- und C-Schein
3. B-Schein
4. C-Schein
5. C-Schein (sowie Vorbereitung zur L 1-Prüfung)

Die übrigen vier Teilnehmer standen bei Abschluß des Lehrganges kurz vor ihrem Alleinflug. Sie beabsichtigen, bei nächster Gelegenheit die noch notwendigen Starts nachzuholen, um zunächst die A-Prüfung abzulegen.

Die Zusammenarbeit mit der Akaflieg gestaltete sich reibungslos. Dem Herrn Institutsdirektor sowie der Gesellschaft von Freunden der Technischen Universität Berlin sei an dieser Stelle nochmals herzlichst für die großzügige Unterstützung gedankt.

Auch für uns war dieses "Experiment" ein Erfolg, so daß weiteren Lehrgängen dieser Art nichts im Wege steht.

5. Verhalten meiner Mitschüler beim Fliegen

Hier teilte sich die Schülerschar in mehrere Gruppen :

a) Leute, die viel arbeiteten und nicht so gern flogen, wie es schien,

b) Singende Wolkenflieger und Himmelsstürmer,

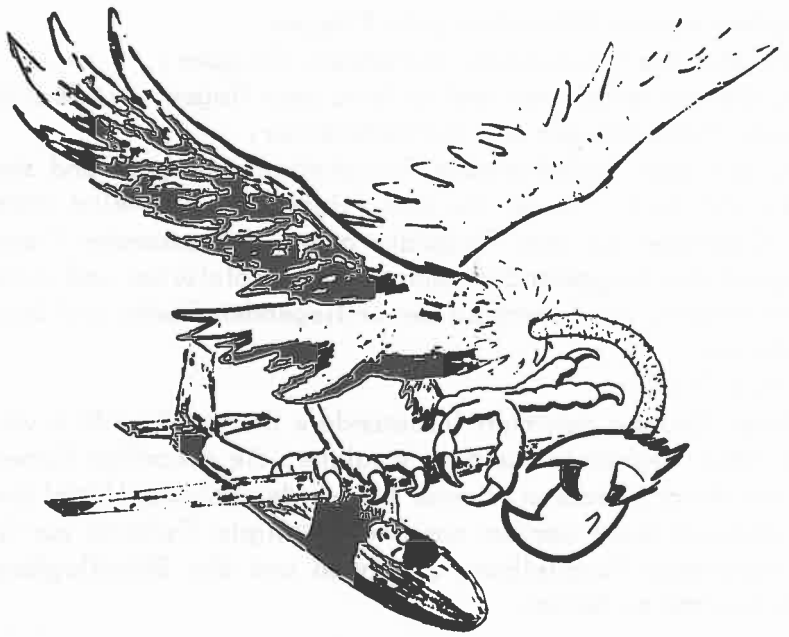
c) Leute, die über hellseherische Fähigkeiten verfügten und stets genau zu dem Zeitpunkt, wenn sie zum Fliegen an der Reihe waren, eine kurze Gastrolle auf dem Flugplatz gaben und ansonsten Gegend und Umgegend des Fluggeländes genauestens inspizierten und auch Gelegenheit fanden, die Schönheit der umliegenden Dörfer und Städte kennenzulernen,

d) Tollkühne Flieger

Zu dieser Gruppe gehörten insbesondere Leute, die 100 m vorm Platz 300 m Höhe wegheizten und auch solche, die neuartige Kurven direkt über dem Platz erprobten. Ferner Leute, denen jedes Mittel (sogar Aussenlandungen) recht war,um das zweckmäßigste Gelände zur Errichtung einer nördlichen Parallelbahn zu finden und die Blindflugtauglichkeit der Fluggeräte zu testen.

6. Die Fluglehrer

Sie unterschieden sich nicht nur rein äußerlich voneinander,sondern auch in ihren Ansichten, was beispielsweise von den Schülern in dem Moment festgestellt wurde, als man ein repariertes Flugzeug probefliegen sollte und hierbei jeder Fluglehrer dem anderen größere Fähigkeiten zutraute und selbst großmütig auf ein eigenes Flugerlebnis zugunsten des anderen verzichten wollte.



Im einzelnen galt es, folgende Fluglehrer zu unterscheiden :

a) Ein Flieger mit großem fliegerischen Können, dessen Auge immer auf irgendwelche realen und imaginären Wolken gerichtet war und der seine Privatmaschine immer startklar hatte. Nach mehreren vergeblichen Überlandflügen entschloß er sich jedoch, an der Ausbildung aktiv teilzunehmen.

b) Der "Liebling aller Damen", der - trotz lautstarken Protests seitens der männlichen Teilnehmer - alles versuchte, um die allgemein bestehende Meinung der Akaflieger bezüglich "Frauen am Knüppel" zu widerlegen.

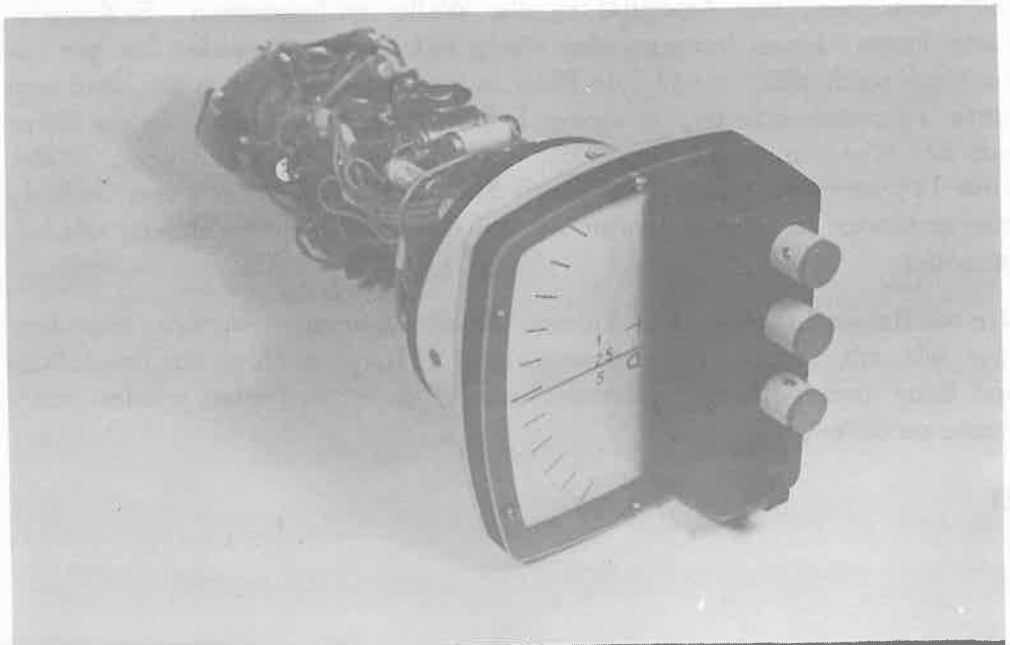
c) Der schöne Fluglehrer - Liebling fast aller Damen - der immer damit beschäftigt war, in einem VW zwei Hinterachsen zu finden.
Auch er war ein sehr ruhiger, überlegener Typ.

d) Ein sehr ernsthafter, nervöser Mensch, schlank und hager, sehr empfindlich in bezug auf Fehler seitens der Flugschüler während des Fliegens, unermüdlich auf der Suche nach "Bärten" und allergisch gegen Abschießen von hübschen roten Leuchtkugeln in den azurblauen Himmel .

Der geneigte Leser mag vielleicht nach- und mitempfinden, welche einmalige Möglichkeit hier geboten wurde, neben dem Fliegen Milieu- und Charakterstudien besonderer Art zu betreiben. Dafür und für eine besonders gute Schulung sowie für die gewährte Gastfreundlichkeit in toller Kameradschaft sei der Akaflieg im Namen aller Lehrgangsteilnehmer an dieser Stelle nochmals gedankt.

ELEKTRISCHES VARIOMETER

Nachdem elektrische Variometer in der Segelfliegerei zunehmend an Beliebtheit gewinnen, wollten wir auch endlich einmal so ein "Ding zum Piepen" haben. Getreu unserem Leitspruch und ganz im Hintergrund auch aus Kostengründen entschlossen wir uns zum Selbstbau.
Um nicht schon bekannte Entwicklungsergebnisse neu erarbeiten zu müssen, benutzten wir als Grundlage eine Baubeschreibung der Akaflieg Münster, die wir auf unsere besonderen Wünsche trimmten.
Über Prinzip und Eigenschaften dieser Instrumente ist schon soviel geschrieben worden, daß wir gerne auf eine eigene Darstellung verzichten. Interessant ist aber vielleicht der äußere Aufbau unseres Instrumentes :
Zur Anzeige haben wir ein 90°-Drehspulgalvanometer benutzt. Die Bedienungselemente sind in einem Aufsatz untergebracht, der auf der rechten Scheibenseite des Instruments angeschraubt ist. Die Kabelzufuhr zum auf der Rückseite angebrachten Elektronikteil erfolgt durch das Instrument hindurch.
Um während des Fluges den Nullpunkt überprüfen und notfalls nachstellen zu können, kann man durch Drücken des Nullpunkt-Stellknopfes den statischen Druck abklemmen.
Die temperaturbedingte Unstabilität des Nullpunktes konnte damit entschärft werden.
Zur Flugerprobung im Bergfalken mußte die Thermik durch fleißiges Drücken und Ziehen simuliert werden, denn es war bereits Herbst. Trotzdem war es verblüffend, die Anzeigedifferenzen zu den Stauscheibenvariometern zu beobachten, und wir waren mit unserem Selbstbau recht zufrieden. Auf dem Bauprogramm stehen jetzt einige weitere, etwas modifizierte Geräte, um auch unsere anderen Flugzeuge damit auszurüsten.



ITH - LEHRGANG

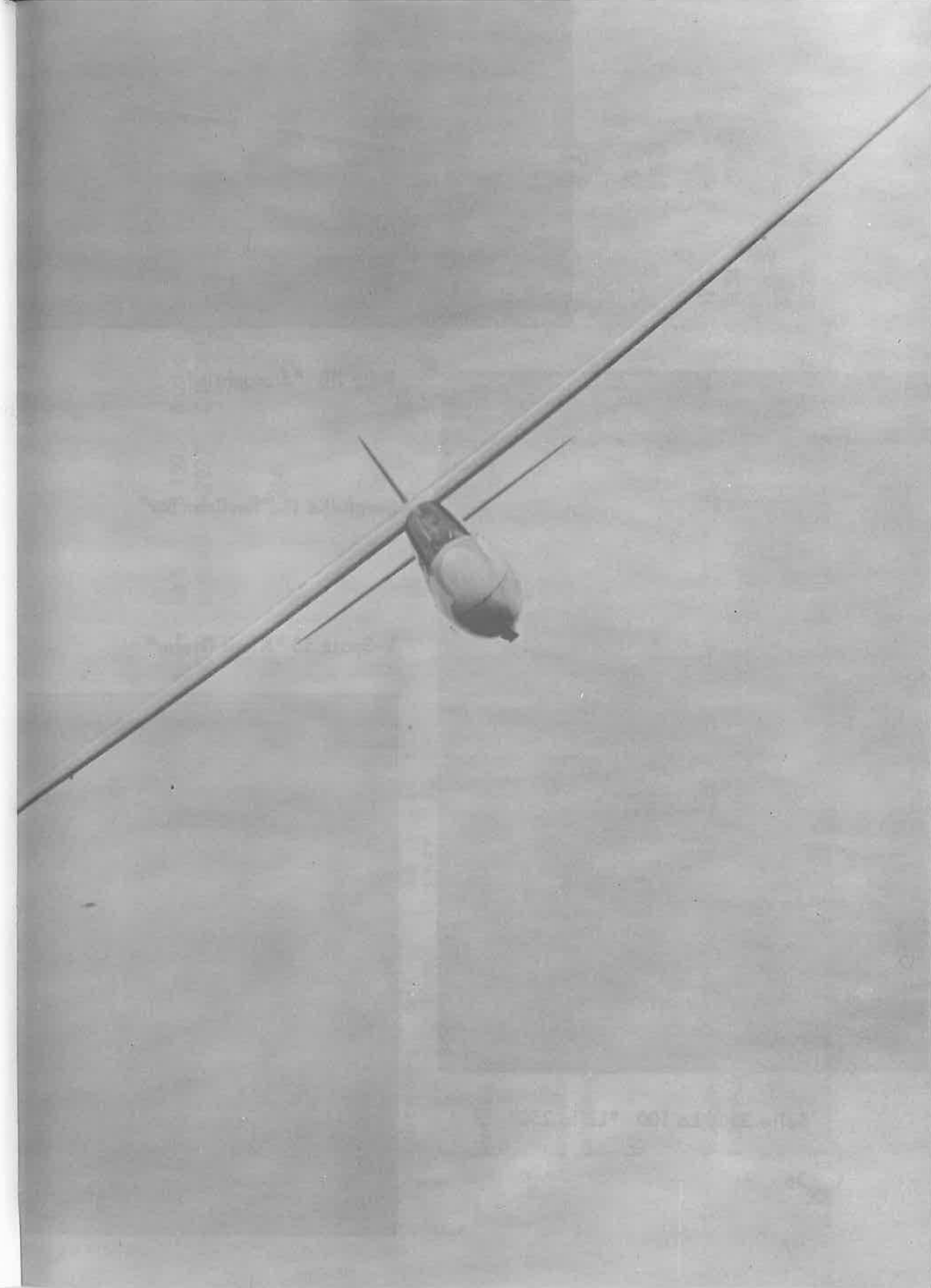
Wie in jedem Jahr, fand auch diesmal der schon zur Tradition gewordene Herbstlehrgang auf dem Ith statt. Wir wollten in erster Linie Hangsegeln und die sagenumwobene Welle erkunden.
Am Freitagabend fuhren 6 Akaflieger (es sollten später noch mehr werden) nach Ehlershausen, um die Flugzeuge startklar zu machen. Mit vier Flugzeugen im Schlepp fuhren wir am Sonntag los. Da nicht genug Platz in der Unterkunft war, campierten wir im Freien.

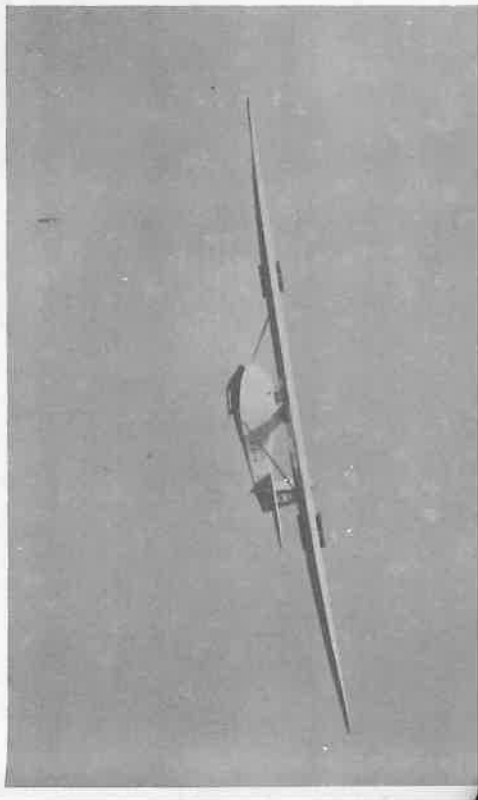
In der ersten Woche warteten wir - trotz Windbeschwörung - vergebens auf guten Segelwind. Am Wochenende aber war Petrus uns wohlgesonnen, und der erste 5-Stunden-Flieger wurde "hochgeschossen". Am nächsten Tag zeigten sich die ersten Lenticularis, und wir beeilten uns, in die Luft zu kommen. -

Das Segelfluggelände auf dem Ith ist ausgezeichnet für Wellenflüge geeignet. An den vorgelagerten Höhenzügen "Vogler" und "Solling", die ein Hindernis für die Luftströmung darstellen, schaukelt sich die ganze Luftmasse zu einer Wellenschwingung auf. Wenn die Ausbreitungsgeschwindigkeit gerade gleich der Strömungsgeschwindigkeit ist, bilden sich stationäre Wellen aus. Das erfordert allerdings große Windgeschwindigkeiten, die von 40 km/h am Boden bis auf 80 - 100 km/h in größeren Höhen anwachsen können. Eine weitere Bedingung für Wellenbildung ist eine stabile Luftschichtung, die hauptsächlich in der kälteren Jahreszeit von Sept/Okt. bis März, in der keine Thermik auftritt, vorherrscht. -

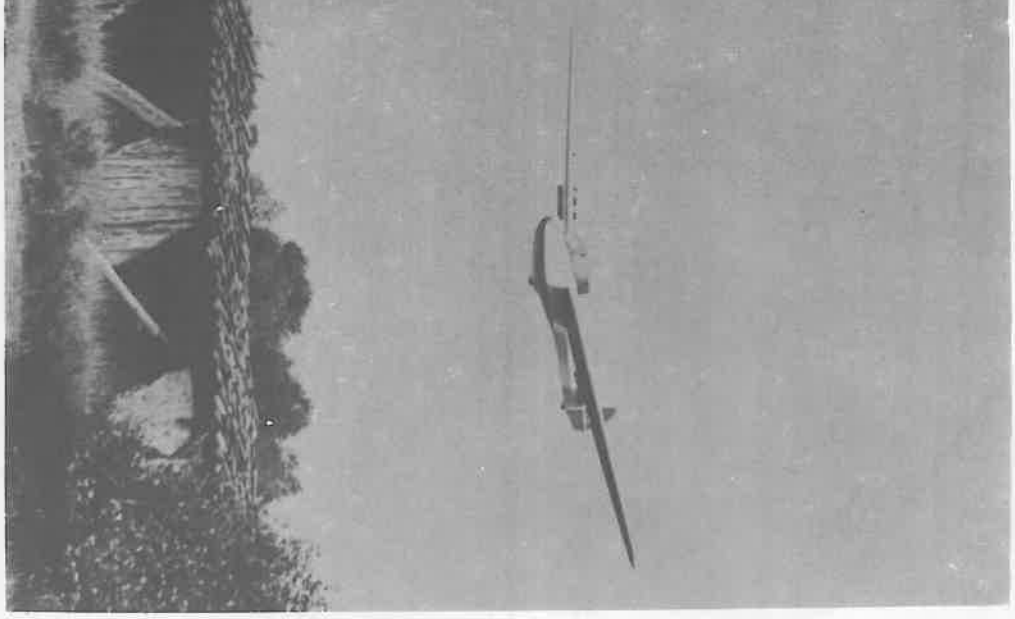
Bei einer Windgeschwindigkeit von 40 km/h aus Südwest trug der Hang sehr gut, und man konnte durch langsames "Vorfliegen" in Richtung "Vogler" versuchen, den Anschluß an die Welle zu bekommen. Es dauerte nicht lange, bis es langsam aber stetig mit einem maximalen Steigen bis zu 1 m/s nach oben ging. Der Flug in der Welle war so ruhig, daß man hätte vergessen können, in einem Segelflugzeug zu sitzen. In der Höhe war der Wellenaufwind begrenzt, weil in einer Höhe von etwa 1200m eine Temperaturinversion lag. Nach 5 - 6 Std. sind wir mit dem Gefühl, zum erstenmal in all den Jahren die Ith-Welle erflogen zu haben, wieder gelandet.

Die restlichen Tage brachte keinen günstigen Segelwind mehr, trotzdem sind wir mit unseren Ergebnissen - drei 5-Stunden-Flüge auf Bergfalken und Baby und weiteren mehrstündigen Flügen- zufrieden wieder nach Hause gefahren.





Baby IIb "drosophila"



Bergfalke II "Berliner Bär"

L-Spatz 55 "Klaus Dreier"

Seite 35 Lo 100 "Lollo 250"

STARTS UND FLUGZEITEN 1966

	Bergfalke D-2007	Baby D-2032	L-Spatz D-2022	L-Spatz D-6378	SB 5 D-2013	Lo 150 D-2027	Bocian OE-503	andere Maschinen	
Frühjahrs-lehrgang	133 26:50	19 3:57	9 16:05			16 10:50			177 57:42
Deutsche Meisterschaft								11 63:10	11 63:10
Spitzerberg	61 39:28	33 13:57	17 26:34				33 10:17	2 1:50	146 92:06
Idaflieg			21 16:09					10 6:21	31 22:30
Instituts-Lehrgang	310 29:58	75 11:01							385 40:59
Ith	45 26:58	19 23:01	6 18:35	1 6:46	7 14:01				78 89:21
Wochenenden Ehlershausen	381 70:20	263 51:19	103 99:45	40 20:20		56 42:03		12 9:34	855 293:21
	930 193:34	409 103:15	156 177:08	41 27:06	7 14:01	72 52:53	33 10:17	35 80:55	1683 659:09

VORSTAND 1966

Arno Dörrscheidt	1. Vorsitzender
Achim Leutz	2. Vorsitzender
Horst Micke	Kassenwart
Giselher Uebel	Schriftführer

EHRENMITGLIEDER

Prof. Udo Augustin
Horst Remm
Willy Stiebeler

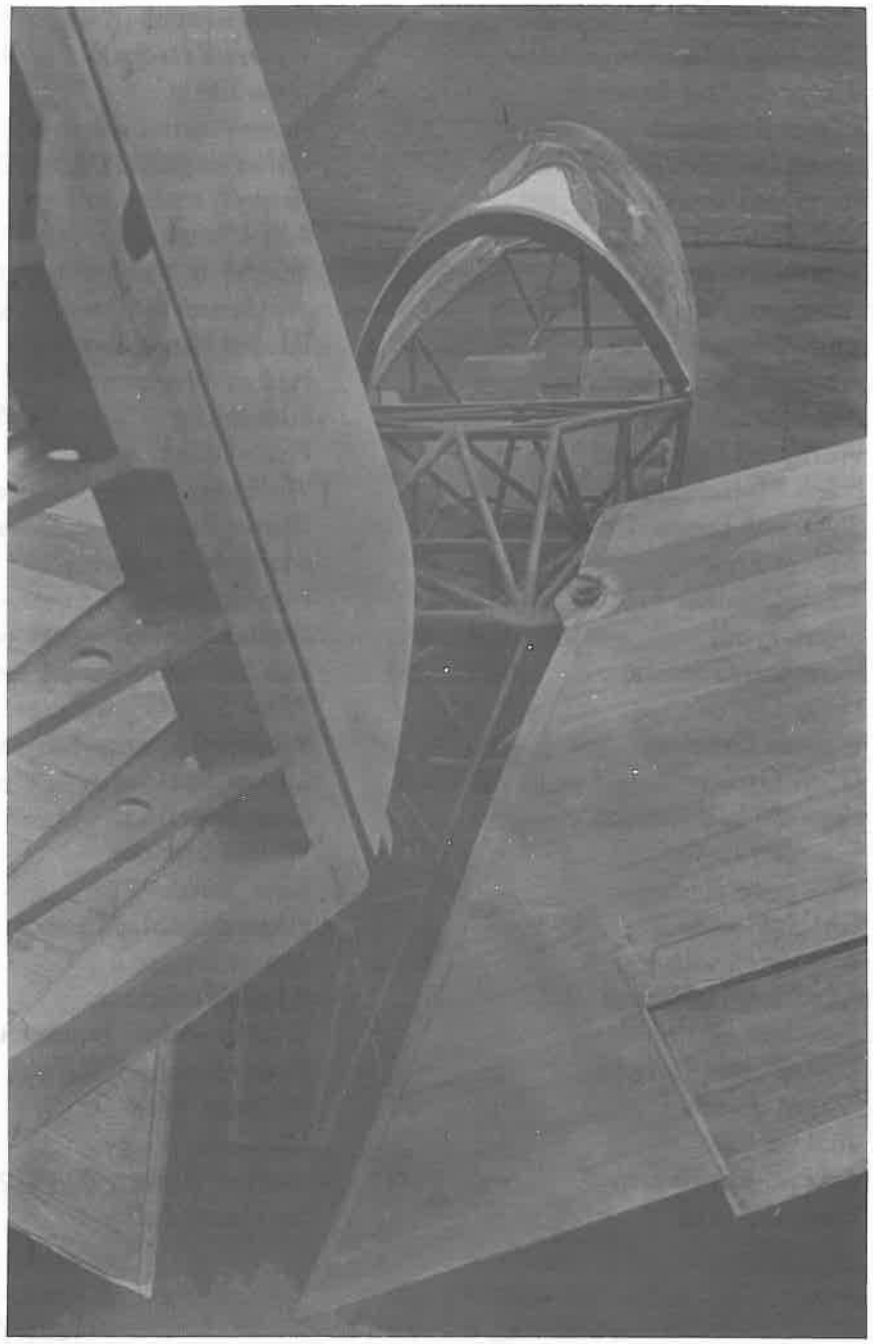
AKTIVE MITGLIEDER

Volkmar Adam	Rudolf Krahn
Detlef Alwes	Rudolf Lachenmann
Arno Dörrscheidt	Jörg Lentz
Hans-Jörg Griese	Achim Leutz
Dieter Haas	Horst Micke
Günter Hager	Wulf Rieke
Fred Hermanspann	Reiner Stemme
Christoph Hofmann	Reimar Steuer
Benno Keinath	Giselher Uebel
Eike Knopf	Jürgen Voigt

VORSTAND DER ALTHERRENSCHAFT

Otto Lentz	Vorsitz
Hans-Joachim Wefeld	Kassenwart
Rolf Model	Schriftführer

ALTE HERREN

Hans-Joachim Aminde	Vincenz Kloss
Joachim Alpheis	Siegfried Knemeyer
Michael Arndt	Felix Kracht
Udo Augustin	Walter Krieger
Dieter-Detlef Behrndt	Otto Lentz
Dieter Blumberg	Hans-Werner Lerche
Hans-Joachim Brockmann	Wilhelm Loh
Horst von Damm	Hans-Werner Mattig
Kurt Deunert	Rolf Model
Rodrik Differt	Friedrich Möhlmann
Hans-Joachim Dudenhausen	Waldemar Möller
Carl-Gustav Esche	Eduard Neumann
Wolfram Eschenbach	Heiner Neumann
Frank Etzold	Rudolf Ott
Wolfgang Fastabend	Paul-Eduard Pank
Erich Fleischhauer	Wolfgang Pohl
Johannes Frauendienst	Dieter Reich
Walter Freitag	Manfred Riewe
Ernst-Günther Friedrichs	Hannes Ross
Franz Frodl	Walter Schilo
Hermann Ganschow	Leo Schmidt
Hugo Geyer	Peter Slawik
Werner Graeber	Winfried Specowius
Erich Grosser	Lothar Speidel
Hans-Alfred Hasche	Ernst Sperling
Gerhard Hefer	Walter Stender
Wolfgang Herbst	Kurt Tank
Ulrich Hesse	Hans-Joachim Thomas
Werner Hinniger	Anton Tröger
Friedrich Hoffmann	Klaus Vießmann
Kurt van Hüllen	Gustav-Adolf Wachsmuth
Karl-Dieter Huhold	Hans-Joachim Wefeld
Georg Jaeckel	Wilhelm Werner
Jochen Kassner	Hermann Winter
Konrad Kauffmann	Martin Winter
Gerald Klein	Burkhard Zelter

In der Zeitspanne zwischen Redaktionsschluß und Drucklegung des Jahresberichtes war unsere Werkstattmannschaft besonders aktiv. Als Beweis mögen die folgenden Bilder der rohbaumontierten B-11 dienen.