

AKAFLIEG

BERLIN

67

68



Jahresbericht 67/68

Zum Geleit	3	Versuche	29
Akaflieg heute	4	Meisterschaften	34
Prof. Dr.-Ing. H. Winter	9	Altherren-Treffen	35
Chronik 1967	10	Idaflieg-Treffen	36
1968	16	Flugstatistik 1967	38
Willy Stiebeler	23	1968	39
Flugunfall D-2032	24	Kassenbericht	40
Timmersdorf	27	Vorstand und Aktive	41
B 11	28	Alte Herren	42

Akademische Fliegergruppe Berlin e. V.
an der Technischen Universität

Mitglied der Vereinigungen

Interessengemeinschaft
Deutscher Akademischer Fliegergruppen
(Idaflieg)

Deutsche Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt (DGLR)
Organisation Scientifique et Technique du Vol à Voile (OSTIV)

Oskar-Ursinus-Vereinigung
Verein zur Förderung des Eigenbaus von Luftfahrtgerät e. V.

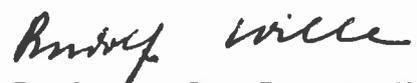
1 Berlin 12, Straße des 17. Juni 135
Postscheckkonto Berlin (West) 670 11

Zum Geleit

Als einer, der es nur bis zur A gebracht hat - 1930, Dörnberg, Gummiseil - bin ich zwar nicht sonderlich qualifiziert, der Akaflieg Berlin ein Grußwort zu schreiben, aber meine alte Liebe zum Segelflug sei damit von Neuem bekundet. Aus jenen Primanertagen stammt meine Beschäftigung mit der Low-speed Aerodynamik, der ich treu geblieben bin. Auch die SST müssen bei Start und Landung durch Grenzschichtkontrolle ihre Stabilität behalten. Ein Segelflugzeug, das jeden durch Schönheit und Eleganz der Bewegung in seinem Element gefangen hält, ist mehr als ein kostbares Sportgerät; es ist par excellence ein Forschungsfahrzeug von unmittelbarer Bedeutung für den Luftverkehr. Wer die Vorführung moderner Segelflugzeuge während eines Flugtages gesehen hat, wird verstehen, daß in diesen Typen die 'Aerodynamik' und die 'Leichtbaufestigkeit' eine Integration erfahren haben, die jedem Studenten der Ingenieurwissenschaften, nicht nur denen der Flugtechnik, eine Bildungsmöglichkeit bietet, die er in keinem Labor finden wird.

Ich möchte hoffen, daß in dieser Zeit, in der sich an der Technischen Universität Berlin so vieles so grundlegend wandelt, die Akademische Fliegergruppe ihre Chance erhalten wird, ihren Werkstattbau endlich ausführen zu können. Dies wäre eine schöne Bereicherung für unsere Hochschulinstitute.

Der Prorektor der
Technischen Universität Berlin


(o. Professor Dr.-Ing. R. Wille)

Titelbild: SB 5 im Thermikkreisen

Freigegeben durch den
Herrn Niedersächsischen Minister für Wirtschaft und Verkehr
unter der Nr. 55/1

© Akademische Fliegergruppe Berlin

Für die Herstellung dieses Berichtes danken wir der

Dissertations-Druckstelle
der

Ernst-Reuter-Gesellschaft
der Förderer und Freunde der Freien Universität Berlin

Der folgende Bericht soll diesmal über zwei Jahre unserer Arbeit Rechenschaft ablegen. Erfolge und Probleme heben sich beim Blick auf diese längere Zeit deutlicher vom Unwesentlichen ab als sonst - Anlaß zu einer etwas ausführlicheren Selbstdarstellung.

Zuvor aber der Dank an unsere S p e n d e r. Daß wir unseren Dank an diejenigen besonders hervorheben, die uns auch auf der 'Talsole der Konjunktur' treu blieben, wird niemand als unbillig empfinden; die Rezessionserscheinungen im wirtschaftlichen Bereich haben sich auch auf unsere finanziellen Verhältnisse übertragen und uns die Leistung einer Spende in dieser Zeit besonders verdeutlicht.

Was diese Akaflieg erreicht hat, war zu keiner Zeit allein ihre eigene Leistung, zu keiner Zeit war unsere Arbeit möglich ohne die großzügige und uneigennützigte Unterstützung vieler Unternehmen aus Handel und Industrie. Das wird so bleiben. Unmittelbare Gegenleistungen können wir nicht erbringen. Wir sind aber bemüht, uns immer wieder Aufgaben zu stellen, an denen der künftige Diplom-Ingenieur Arbeitserfahrung sammeln kann, die weder Universität noch Industrie vermitteln können: diese Übungen in praktischer Arbeit gehen über das Wesen der Universität hinaus, und für die Industrie wären sie zu kostspielig, wenn jede Arbeitsstunde bezahlt werden müßte. Diese Erfahrung, zu einem guten Teil auf dem harten Wege erworben, und die Initiative, die jeder in der Akaflieg entwickeln muß, kommen dem einzelnen in seiner späteren Tätigkeit zugute.

Als ein Zeichen unseres Dankes geht dieser Jahresbericht daher an alle, von denen wir 1967/68 eine Geld- oder Sachspende erhalten durften.

Der Notwendigkeit folgend tragen wir zugleich unsere Bitte um finanzielle Förderung 1969 vor. Unter dem Eindruck, daß sich förderungsbereite Unternehmen brieflich geäußerten Bitten dieser Art in ständig steigender Zahl gegenübersehen, wollen wir uns 1969 eine Anzahl dieser Briefe versagen. Umso erfreuter wären wir, wenn uns von der einen oder anderen Seite auf Grund dieser Zeilen eine Unterstützung erreichte.

Wie unsere Aufgabe: 'selbst konstruieren, selbst bauen, selbst fliegen' mit einem vertretbaren Aufwand an Zeit und Mitteln erfüllt werden kann, ist ein Problem, das wir jährlich aufs Neue lösen müssen.

Die Erhaltung unserer Vermögenswerte, Flugzeuge, Fahrzeuge, Werkstatteinrichtung, Flugplatzgebäude, ihre Finanzierung und Verwaltung - das allein ist, ob wir es wollen oder nicht, der größere Teil unserer zu leistenden Arbeit. Konnte das früher vielleicht als eine Führungsaufgabe des Vorstandes gelten - heute würde die Vielfalt dieser Aufgabe einen Vorstand überfordern, dessen Mitglieder ja nebenbei auch noch ein Studium absolvieren möchten. Der 1. Vorsitzende als Verantwortlicher für alles - diese Funktion hat ausgedient, wir könnten sie auch gar nicht mehr besetzen. Spezialisierung wurde unvermeidlich, Dezentralisierung, Teamarbeit - ein allgemeines Problem moderner Betriebsführung. Die unseren Verhältnissen entsprechende Lösung soll so aussehen, daß die Verantwortlichen der überschaubaren Teilbereiche ein Führungsteam bilden und, wenn sich dies Modell bewährt, an die Stelle des Vorstandes treten.

Die Entwicklung und Verwirklichung neuer konstruktiver Ideen, für die Arbeit der Akaflieg ebenso wichtig wie die Erhaltung des Bestehenden, drohte zurückzubleiben hinter



unseren Bemühungen, die Routineaufgaben besser in den Griff zu bekommen. Kritische Selbstbetrachtung erfordert, das an dieser Stelle zuzugeben. Wir haben diese Gefahr erkannt.

Der häufige Wechsel der Mitglieder, die die Gruppe tragen, macht jeder Akaflieg zu schaffen. Daß Flugzeugbauprojekte leicht länger dauern als ihre Bearbeiter der Gruppe verfügbar sind, haben wir besonders deutlich erfahren. Die Verantwortung für die Fortführung bleibt dann irgendwie auf der Gruppe hängen. Aber auch während der aktiven Mitgliedschaft müssen wir ein stärkeres Verantwortungsgefühl des einzelnen für die Gruppe zu entwickeln versuchen, auch wenn er nur kurze Zeit bei uns ist.

Studenten anderer Fachrichtungen als des Flugzeugbaus stellen den größeren Teil unserer Mitglieder. Das muß auch so sein; ohne ihre erhebliche, zum Teil führende Mitarbeit würden die Studenten der Flugtechnik hier in den Arbeiten als Kfz-Mechaniker, Maurer, Klempner, Buchhalter und Sekretärin untergehen - und bestimmt keine Flugzeuge bauen. Sie alle sind aus Spaß an der Fliegerei bei der Akaflieg, und der Luftsport fordert daher bei uns sein Recht. Zeitweilig mag die Gruppe daher etwas einseitig auf den Luftsport ausgerichtet gewesen sein. Daß wir auch weiterhin mehr sein wollen als nur ein sportlicher Freizeitverein, wird, so hoffen wir, - dieser Jahresbericht erfolgreich belegen.

Allerdings muß man die weitere Entwicklung der Akaflieg in Zusammenhang mit der Studienreform sehen. So offensichtlich es ist, daß sich unsere Gesellschaft eine durchschnittliche Studiendauer von 14 Semestern auf lange Sicht nicht leisten kann, so besteht doch die Gefahr, mit den Maßnahmen zur Straffung des Studiums auch die Entwicklung der

Akademischen Fliegergruppen zu treffen. Die angestrebte Steigerung der Effektivität des Studiums wäre ad absurdum geführt, wenn sie zugleich eine Tätigkeit der bisherigen Art in der Akaflieg ausschliesse. Amerikanische Kommilitonen erklärten uns beim Idaflieg-Treffen, nach Einblick in die Akaflieg Braunschweig: "Neben unserem Studium hätte diese Akaflieg keinen Platz." Eine solche Konsequenz sollte unser Land vermeiden.

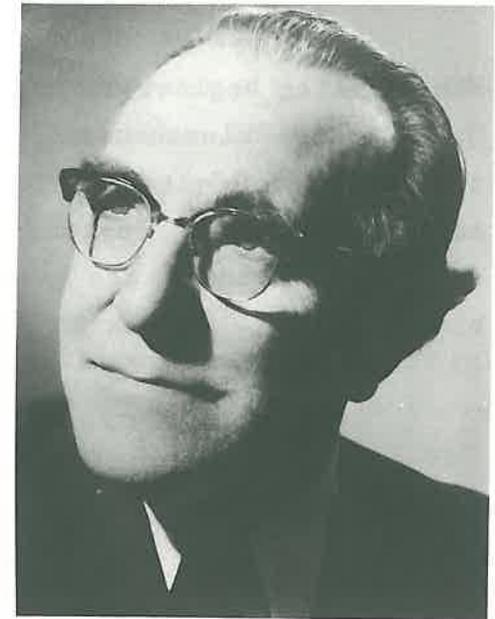
Daß unser Werkstattneubau auf dem Gelände der TU - seit 1963 geplant und genehmigt - als unser Eigentum nicht mehr Wirklichkeit werden wird, ist eine Einsicht, der wir uns nicht mehr länger verschließen können. Wir hoffen jetzt, daß der Universität die Mittel eröffnet werden, die geplante Werkstatt zu errichten und uns zur Nutzung zu überlassen. Noch begegnen wir allerdings Bedenken, ob darin nicht eine ungerechtfertigte Bevorzugung gegenüber anderen studentischen Gruppen liegt. Wir hoffen, sie ausräumen zu können: es gibt keine andere der Akaflieg vergleichbare Gruppe.

Erhebliche Sorge machen wir uns um den Luftraum für die Sportfliegerei. Wir Berliner unterschätzen gewiß nicht die Bedeutung der kommerziellen Luftfahrt! Aber der deutsche Luftraum - es gibt ihn nur einmal - muß für alle da sein. Luftverkehrsbehörden und Flugsicherung hält bei uns deshalb niemand mehr für berufsmäßige Flugverhinderer - wir wissen recht gut, daß wir auf sie angewiesen sind, damit im Luftraum nicht einfach das Recht des Stärkeren herrscht. In diesem Sinne hoffen wir für die kommende Saison auf eine für beide Seiten befriedigende Zusammenarbeit zwischen uns und der Flugsicherung in Hannover.

Akaflieg Berlin

Professor Dr.-Ing.
Hermann Winter

30. 8. 97 14. 9. 68



Vielleicht gäbe es uns gar nicht ohne ihn. Jedenfalls war er dabei, als die Akaflieg Berlin gegründet wurde, und er war wohl einer der Eifrigsten. Seitdem - fast fünfzig Jahre lang - ist er uns treu geblieben. Solange sein Leben reichte.

Hermann Winter, Dr.-Ing. und ord. Prof. an der Technischen Universität Braunschweig, war von Anfang an der Fliegerei verschworen. Sie gab ihm Impulse; er gab ihr Impulse. Mit der Charlotte, dem schwanzlosen Segelflugzeug der Akaflieg Berlin, ging es los. Er konstruierte, baute und flog. Die Kombination von Höhen- und Querruderwirkung in einer Klappe war damals neu. Der Grundriß dieses Flugzeugs bildet heute noch das Akaflieg-Emblem.

Aber auch später war er dabei. Als Altherren-Vorsitzender, als Vermittler materieller Unterstützung, als Berater und Freund. Und nicht zuletzt als zuverlässiger Spender von Kuchenbergen zusammen mit seiner temperamentvollen Frau Victoria bei den Altherren-Treffen in Ehlershausen.

Durch seine Verdienste um den Langsamflug und durch Forschung und Lehre ist er zu hohem Ansehen gelangt.

Wir dürfen stolz auf ihn sein.

Chronik 67/68

Für Akaflieg beginnt das Jahr 1967 am 1. Januar genau um 0.00 Uhr in Ehlershausen. Daß wir so pünktlich sind, hat seinen Grund: Sylvester 1966, 24.00 Uhr, waren wir auch schon da. Rotspon, Punsch und Kaminholz reichen noch für die ersten Stunden des neuen Jahres, dann wird es bitter, bitter kalt. - Zurück in Berlin wird der



Januar

überwiegend dazu benutzt, die fertig mit Glasgewebe belegten B-11-Flächen zu spachteln und zu schleifen, zu spachteln und zu schleifen, zu spachteln und ...

Es wird wenig gemurrt; die Rohbaumontage im letzten Monat hat allen Hoffnung gemacht, daß unser Vogel tatsächlich einmal fertig werden kann. Die Arbeiten mit Spachtel und Strakleiste füllen auch noch den

Februar.

Die anschließende Wägung enthüllt einen Rechenfehler in den Schwerpunktberechnungen von früher (damals alles manuell, versteht sich) - zu früh gefreut! Ergebnis: der Rumpf muß zum Ausgleich nach vorn verlängert werden. Die B 11 wird also ans Konstruktionsbüro zurückverwiesen, die Flächen werden unter die Decke gehievt und dort vertäut, um in der Werkstatt Platz zu haben für die folgende Routineüberholung unserer anderen Flugzeuge.

Nach Semesterschluß trifft sich die Idaflieg in Berlin; aus Provinz- und anderen Städten kommen die Akaflieger angereist zu ein paar Tagen mit Fachvorträgen und ein paar Abenden Großstadt ohne Polizeistunde.

Im März

arbeitet das Büro eilig an Cremona-Plänen für den neuen B-11-Rumpf, jede Menge Zeichnungen, Lastannahmen - hat das alles noch Sinn? reichen die Unterlagen unserer Vorgänger, in denen wir uns oft nicht mehr zurechtfinden, für die Zulassung aus? sollten wir uns nicht von diesem Projekt befreien, das die anfänglichen hohen Erwartungen sowieso nicht mehr erfüllt? - es folgt eine dramatische Versammlung: nach mehreren Stunden wird beschlossen, die B 11 nur weiterzubauen, wenn die vorhandenen Unterlagen für die Zulassung ausreichen. Diese Frage wird bei der Pflin Essen an Ort und Stelle besprochen: für die vorläufige Zulassung reichen unsere Unterlagen aus. Also weiter gehts ...



Die Flugsaison beginnt mit ein paar Starts bei der Akaluft in Schneverdingen.

Drei Tage später, am 29. 3., haben wir ein Flugzeug weniger. Beim Werkstattflug im Rahmen der jährlichen Nachprüfung stürzt das Baby ab. Wie immer bei Fliegern: die Freude über den geretteten Piloten läßt keinen Platz für Tränen um das Flugzeug.

April

Der Winterarbeit zweiter Teil: nach diesem Schock wollen wir es wissen! Im letzten Herbst schon hatte eine Lufttüchtigkeitsmitteilung des LBA uns auf mögliche Risse in den Querruder-Umlenkhebeln des Bergfalken hingewiesen. Nun, wir fanden damals keine - aber wer sagt uns, daß nicht vielleicht in den Schwenkhebeln der Stoßstangenführung welche sind? Kurzerhand machen wir die Flächen auf, um diese Sorge los zu sein: wir werfen die Schwenklager raus und ersetzen sie durch Filzführungen; da wir einmal damit angefangen haben, kommt der Spatz gleich mit dran. Natürlich werden wir bis zum geplanten Frühjahrslehrgang nicht fertig, die restliche Arbeit, Bespannen, Spachteln, Lackieren, nehmen wir uns mit nach Ehlershausen. Eine Woche Arbeit ohne Ablenkung durch die Stadt! Zwischendurch ein Flug in Hagel- und Graupelschauern.

Das Fliegen fängt dies Jahr erst richtig an im

Mai

Eine Gruppe, eher eine Delegation, der Akaflieg Berlin fährt zu einer Alpensegelflugwoche gemeinsam mit der Akaflieg Graz. Für die drei Berliner ist es ein Erlebnis.

Zu Hause führen die Burgdorfer eine Leistungsflugwoche durch, ein paar von uns, gerade soweit flügge, sind dabei. Ein Zielflug mit Rückkehr, als Tagesaufgabe von allen gemeistert, macht Mut. Leider folgt für Anfänger nicht ganz einfaches Wetter - die BS 1 fliegt trotzdem ein 400-km-Dreieck: das für diesen Fall versprochene Spargeessen für den ganzen Haufen findet also, allen bisherigen Unkenrufen zum Trotz, doch noch statt. Am letzten Tag, mit ziemlichem Steam, fliegt der Bergfalke nach Mölln, Besuch bei Lilienthals Nachfolgern.

Der Juni

bringt zwei Dreiecke mit dem Bergfalken und ein paar andere schöne Flüge, ferner die Entdeckung eines Landeplatzes, auf dem Frau Gräfin einen Segelflieger mit Kaffee und Kuchen bewirbt. An einem Wochenende läßt uns die Winde mal wieder im Stich - sicher nur, um daran zu erinnern, daß sie uns schon sehr lange und sehr treu gedient hat. Die Kumulanten - nein, wir sehen sie nicht, stattdessen haben wir schwarze Pfoten. Die ausgebauten Teile werden liebevoll behandelt, wie das nachfolgende Bild zeigt, und für die Aufmunterung des akafliegenden Volks ist gesorgt.

Etwas zusammenhängender können wir im

Juli

fliegen. Kaum sind die letzten Klausuren überstanden, gehts zum Sommerlager aufs Große Moor. 14 Tage woanders können wir uns dies Jahr nicht leisten; nixope ...



Überlandfliegen lernen kann man auch bei uns. Hohe Ziele werden bald auf Erreichbares zurückgesteckt; auch das 100-km-Dreieck schafft keiner auf Anhieb: jeder liegt entweder mal draußen oder kehrt noch vorm ersten Wendepunkt wieder um. Eine gute Überlandflug-Lehre! Das Hunderter wird bei uns künftig Pflichtübung für alle Leistungsflug-Aspiranten.

A u g u s t

heißt soviel wie Idaflieg-Treffen, immer schon. Unser Gastspiel in Braunschweig ist diesmal nur befristet. Im nächsten Jahr sind wir wieder ganz dabei!

In den folgenden Wochen müht sich ein Duo mit der neuen Rumpfrechnung für die B 11 ab. Diese Berechnung, rein manuell - wie damals -, wird schließlich abgebrochen: es ist sinnvoller, ein Rechenprogramm auszuarbeiten. Das Programm soll, unter Verwendung einiger Parameter mehr, nicht nur auf das spezielle Problem B 11 zugeschnitten sein, sondern auch für spätere Konstruktionen passen. Den zusätzlichen Arbeitsaufwand nehmen wir bewußt in Kauf. Er wird sich auszahlen.

S e p t e m b e r

In der Werkstatt werden die eingestaubten und ausgetrockneten SB-5-Flächen von der Decke gelassen und der ausgelagerte Rumpf wiedergeholt - als konventionelles Lehrstück für unsere Anfänger begonnen, um 'tote Zeit' während des B-11-Baus zu nutzen, hatte die SB-5 den ganzen Winter 66/67 mangels 'toter Zeit' hinter der B 11 zurückstehen müssen.

Ende des Monats gehts auf den Ith. Nach einer Woche kommt die Gruppe zurück - alle Rekorde sind gebrochen! Zwo sechs, zwo sieben - so hoch waren wir am Ith noch nie!

O k t o b e r / N o v e m b e r

In Ehlershausen wirds kühl und feucht. Böse Nachricht: in

unseren Schlafräumen brechen die Fußböden durch - nach kaum fünf Jahren! Die Balken sind durchgefaut und lassen sich mit dem Spaten durchstechen. Schöne Arbeit fürs nächste Jahr!

In der Werkstatt dominiert die Arbeit an der SB-5; aber auch an den anderen Fliegern können wir etwas tun: unsere Flugzeuge sind in Berlin, einmal warm und trocken; denn vorübergehend stehen uns die Nachbarräume unserer Werkstatt zur Verfügung, die im Frühjahr die zentrale Gasverflüssigungsanlage der TU aufnehmen werden. So gibts auch im

De z e m b e r

für alle genug zu tun, sogar Sylvester wird in der Werkstatt verbracht (Weihnachten gab wohl das Vorbild), erst für die allerletzten Stunden nehmen wir einen Platzwechsel vor.

Im J a n u a r

beginnt, mit Blick auf die Jahreshauptversammlung, die lebhafte Diskussion über die künftige Ausrichtung der Akaflieg, freilich ohne sofortiges Ergebnis. Dagegen macht die Werkstattarbeit an der SB-5 sichtbare Fortschritte.



Gleich zu Beginn des F e b r u a r

wird in intensiver Arbeit der Abschlußbericht der B 11 erarbeitet. Damit gilt das Projekt gegenüber dem Bundesverkehrsministerium als abgeschlossen.

Um den Anforderungen des Luftverkehrs und der Flugsicherung auf unsere Weise nachzukommen, soll dies Jahr bei uns kein Überlandflieger ohne Funksprechzeugnis sein. Wir ziehen in eigener Regie ein Funksprech-Seminar auf, einer wird zum Lehrer bestimmt, Ziel: im April Prüfung in Hannover.

Ende des Monats fahren wir zu einer Besichtigung der Lufthansa-Werft nach Hamburg. Die Abfahrt verzögert sich, der



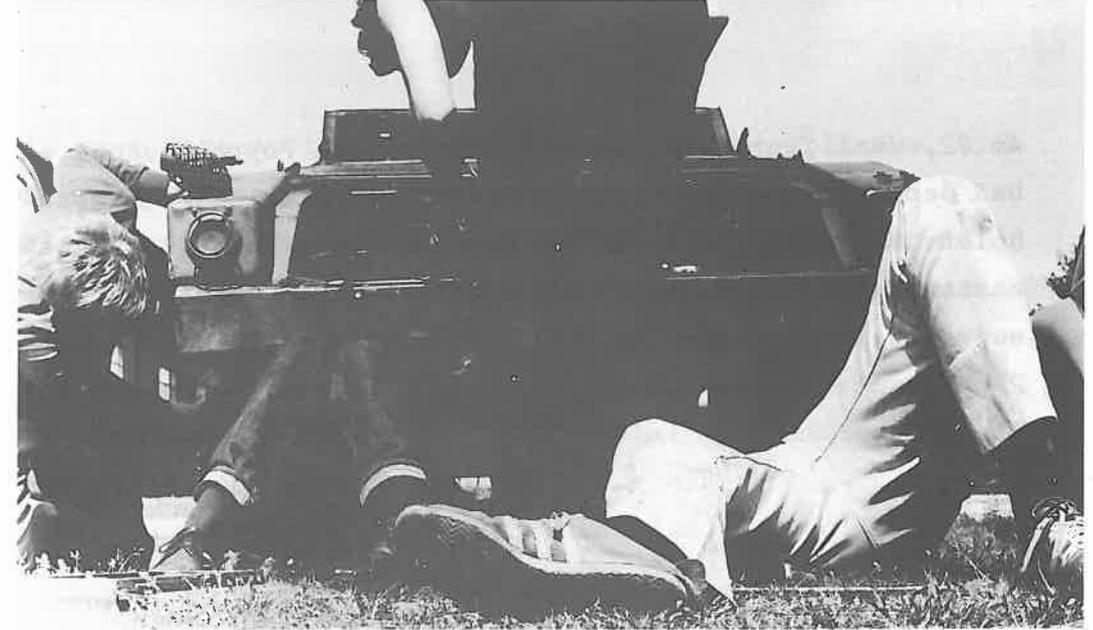
Motor macht Schwierigkeiten. Mit zwölfstündiger Verspätung brechen wir schließlich auf, nachdem wir einen Motorwechsel um Mitternacht leicht angeschlagen überstanden haben. Ein Alter Herr der Akaflieg, gleichzeitig Technischer Direktor der Lufthansa, hatte sich bereiterklärt, uns die Besichtigung

DELTA -
YANKEE ZULU
... WARTEN



der Werft und der Fliegerschule in Bremen zu ermöglichen.
Nach der Rückkehr geht im März
der Bau an der SB-5 beschleunigt weiter, so daß wir am Ende
des Monats die Rohbauabnahme erleben. Noch 14 Tage haben wir
die Nachbarräume, bevor die Bauarbeiter kommen. So fahren wir
im April
kurz vor Ostern mit den fertig überholten Flugzeugen nach
Ehlershausen, um die ersten Starts bei einer phantastischen
Wetterlage zu machen. Auf Rückholfahrten bereiten wir uns
gemeinsam auf die Sprechfunkprüfung in Hannover vor, die
daraufhin alle 13 mit Erfolg bewältigen. Bei einem Besuch
der Luftfahrtschau erholen wir uns von den Anstrengungen.

Zu Beginn des Mai
wird während der Wochenenden unter den Schlafräumen kräftig
gebuddelt und Beton eingestampft, damit der neue Fußboden
länger hält. Unser Porsche-Pitty schafft einen weiteren
Schwerpunkt der Beschäftigung. Vorsichtshalber kaufen wir
als Ersatz-Pitty für hundert Mark einen schwarzen VW (was
sich bewähren wird). Am 24. beginnen die Niedersächsischen
und Berliner Meisterschaften in Diepholz, Heiner Neumann



nimmt mit Mini-Mannschaft teil. Zur selben Zeit sind mehrere
von uns auf dem Großen Moor zum Leistungsfliegen; es gibt
die ersten doppelsitzig geflogenen Dreiecke der Saison, ins-
gesamt kommen fast zweitausend Überlandkilometer zusammen.

Für den Juni
haben wir uns allerhand vorgenommen. Am 8. werden die Fuß-
böden im Akkord durch die Zimmer gezogen, denn schon am 14.
beginnt das Altherrentreffen mit 'internationaler' Beteili-
gung. Nach jahrelangen Hygiene-Provisorien wird in ent-
schlossener Initiative die 'Aktion Badezimmer' ins Fließen
gebracht.

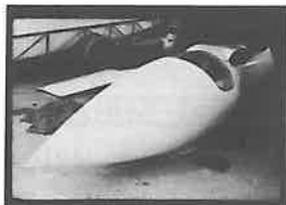


Am 22. Juni fährt eine kleine Gruppe nach Poppenhausen, um bei Schleicher die vor zwei Jahren bestellte ASK 13 abzuholen. Nähnaedel, Werkzeug und ein paar lose Teile, die noch anzuschweißen sind, werden mitgeführt; die letzten Anpassungsarbeiten müssen an Ort und Stelle erfolgen. Wer in Poppenhausen beim Anblick unseres Spezial-Anhängers - klar: Eigenkonstruktion, Leichtbau, optimale Raumausnutzung - skeptisch war, ob die Ka 13 drauf passen würde, hätte nur wetten sollen! Wir hätten gewonnen.

In den beiden ersten Wochen des Juli

wird mit fliegenden Händen und bei strahlendem Sonnenschein die SB-5 gespachtelt und geschliffen, so daß wir sie endlich am 17. zur Endabnahme dem Prüfer präsentieren können. Mit diesem unserem ersten Neubau nach 8 Jahren wird der Sommerlehrgang und damit unsere erfolgreichste Flugsaison eröffnet.

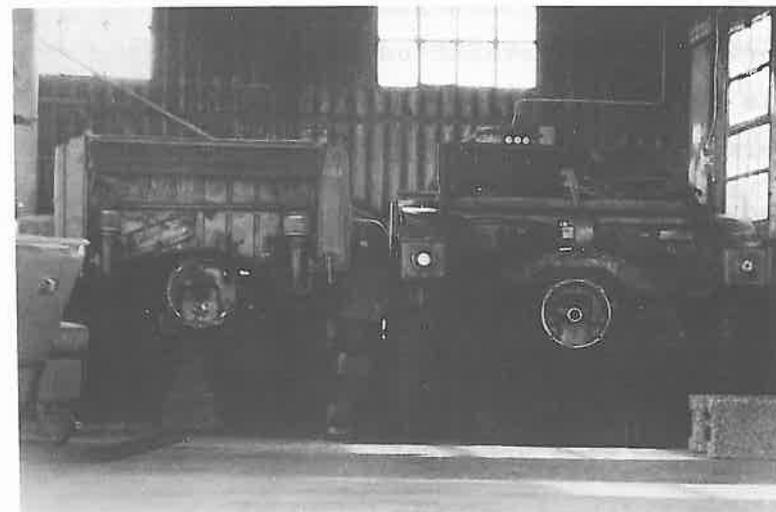
Am 22. plötzlich ein großer Auflauf, der als Folge wilde Gerüchte über ein merkwürdiges Fluggebilde, genannt 'Flommi', in Umlauf bringt. Als das Ding dann später auch noch fliegt, werden sogar prominente Vertreter der Flugzeugindustrie neugierig.



Im August

beginnt das Idaflieg-Treffen; unsere Akaflieg wird durch 2 Mann und die neue ASK 13 vertreten. Am 10. fliegen sie von Braunschweig aus ein 310-km-Dreieck und gewinnen unserer Gruppe damit den in diesem Jahr vom Landesverband als Klaus-Dreier-Gedächtnis-Preis gestifteten Fallschirm für den besten doppelsitzigen Überlandflug. Unsere Freude ist groß. Auch vom Großen Moor und vom Ith aus gehen wir an diesem Tag überland. Tagesleistung 1170 km: bester Tag der Saison.

Ein paar Tage später dafür wieder etwas Betrüblinges, als unser 'Kätzchen' plötzlich und unerwartet entschläft: der erfolgreichste und langlebigste VW-Motor unserer Sammlung geht damit den rostigen Weg alles Kurzhubigen ins Ersatzteillager.



An einen Austausch-Motor ist dies Jahr nicht mehr zu denken. Als Übergangslösung können wir zum Glück noch den schwarzen Pitty ausschachten, und in die Papiere unseres Busses lassen wir jetzt eintragen: Motor-Nummer veränderlich.

Im September

kehrt nur kurzzeitig etwas Ruhe auf dem Flugplatz ein, denn vom 16. bis zum 20. werden die Meßflüge der SB-5 des Instituts für Luftfahrzeugbau durchgeführt. Anschließend beginnt die gründliche Vorbereitung für die traditionelle Ith-Fliegerei, die bei wechselhaftem Wetter auch nur wechselhafte Leistungen einbringt und Anfang

Oktober

bei dichtem Nebel trotz bewährter Lagerfeuerstimmung ein feuchtes Ende findet. Nachdem Halle und Unterkunft in Ehlershausen winterfest eingemottet sind, wird auf der Heim-

fahrt nach Berlin der Spatz mitgenommen, der sofort zur Grundüberholung in unsere kleine Werkstatt wandert.

Anfang November

erreicht uns die Nachricht von einer Verfügung der Bundesanstalt für Flugsicherung, die befürchten läßt, daß der kommerzielle Luftverkehr uns vom Großen Moor verdrängen will. Bis zur Besprechung der Beteiligten Ende des Monats im niedersächsischen Verkehrsministerium wissen wir nichts Genaues.

Dadurch lassen wir uns aber nicht davon abhalten, mit einer fröhlichen Busladung nach Kopenhagen zur jährlichen PFG-Fête der dortigen Akaflieg zu fahren. Die vor zwei Jahren geknüpften Bande wollen wir stärker verknoten und haben damit auch Erfolg. Nach 3 Tagen sind wir alle überzeugt: Kopenhagen ist eine Reise wert und besonders natürlich die Kopenhagennerinnen.

Zurück erfahren wir im Dezember

vom Ergebnis der Besprechung in Hannover. Unser Flugbetrieb scheint bis auf weiteres gesichert, wenngleich wir künftig stärker als bisher vom Verständnis der Flugsicherung in Hannover abhängig sind. Die Optimisten hoffen, daß auch wir zur Förderung dieses Verständnisses beitragen können. Pessimisten schlagen vor, die Akaflieg auf längere Sicht in einen Kaninchenzüchterverein umzufunktionieren. Dabei haben wir gar nichts gegen Kaninchen ...



Willy Stiebeler

10. 11. 95 12. 2. 68

Als Willy Stiebeler mit der Schule fertig war, wurde beim Essen beratschlagt, was er denn nun werden sollte. "Kauf dem Jungen mal ne Schürze," entschied der Großvater, und damit war der Fall ausgestanden: Willy ging bei ihm in die Tischlerlehre. "Unsern Leim machten wir aus Pflaumenmus und weißem Käse," erzählte Willy später. Er wurde Fußballer und gewann

Radrennpokale. Irgendwann kam er dann zur Fliegerei. In Adlershof und Johannisthal kannte er jeden.

Später ging er zur Aerodynamischen Versuchsanstalt nach Göttingen. Nebenher war er Fluglehrer, und bis in sein hohes Alter war für ihn Fliegen, wie er sagte, "das zweitschönste Gefühl". Nach dem Krieg landete er wieder in Berlin.

Als wir 1951 am Bergfalken bauten, war er auf einmal dabei; eine andere regelmäßige Beschäftigung hatte er damals nicht, Geld auch keins - insofern paßten wir gut zusammen. Willy verstand zu organisieren. Interessierte ihn ein Raum oder dessen Inhalt, so hatte er binnen kurzem auch den Schlüssel dazu. Bei jedem Umzug der Akaflieg in eine neue Werkstatt, und das geschah oft genug, nahm Werkzeug und Gerät zu - woher, das wußte nur Willy, und wir haben ihn nicht näher gefragt. Er selbst gehörte auch mit zum Inventar. "Tag, ick bin Willy, und wie heeßt du?" - so begrüßte er jeden Neuen, auch Bräute oder solche, die es erst noch werden

sollten (oder wollten) - auf die war er übrigens nicht gut zu sprechen. "Denn jeder Frau ist es von Natur aus mitgegeben, den Mann zu unterjochen, und wenns dann erst mal wo weit is ..."

Von Metall hielt er nicht viel. Für Willy mußte ein Flugzeug aus Holz sein - dafür hatte er seine Technologie, und dafür hatte er seine Sprüche: "Backe, backe klebe, so lange wie ich lebe," begleitete das Entstehen jedes wichtigen Bauteils.

Die Jüngeren von uns sahen ihn nur noch selten. Er war jetzt über 70. Immer noch hatte er viel zu tun. Als er das letzte Mal bei uns war, erzählte er, was er noch alles vorhatte ...

Zu vielem davon ist er nicht mehr gekommen. Im Februar erlag er einem Herzschlag.

Seine Leimungen halten immer noch.



Flugunfall Baby II b D-2032

Am Vormittag des 29. 3. wurden die Flugzeuge vom Prüfer abgenommen, so daß nachmittags unser Fluglehrer Günter Hager noch die Überprüfungsflüge durchzuführen hatte. Wir waren nur wenige, und das Wetter brachte Verzögerungen, so daß erst gegen Abend das Baby II b als letztes Flugzeug durchgesehen und zum Start fertiggemacht wurde. Aus dem vorher geflogenen Flugzeug wurde der Fallschirm geholt und eingehängt. Nach einer letzten Kontrolle erfolgte um 18.42 Uhr,

20 Minuten vor Sonnenuntergang, ein normaler Start. Der Flug ließ zunächst von unten keine Unstimmigkeiten vermuten.

In etwa 200 m Höhe überflog das Flugzeug den Platz, die Bahnneigung nahm zu, in einer Höhe zwischen 150 und 180 m flog der Haubenrahmen durch die Luft, unmittelbar danach sprang der Pilot aus dem Flugzeug. Der automatische Rettungsfallschirm öffnete sich sofort. Die Bahnneigung des Flugzeugs nahm weiter zu, und schnell war ein negativer Sturz erreicht. In diesem Augenblick brach die linke Fläche zwischen Dom und Strebenanschluß nach hinten oben weg. Mit dem furchtbaren Geräusch von berstendem Sperrholz und reißender Leinwand schlug das Flugzeug im Moor auf. Kurze Zeit später erreichte der Fallschirm den Boden.

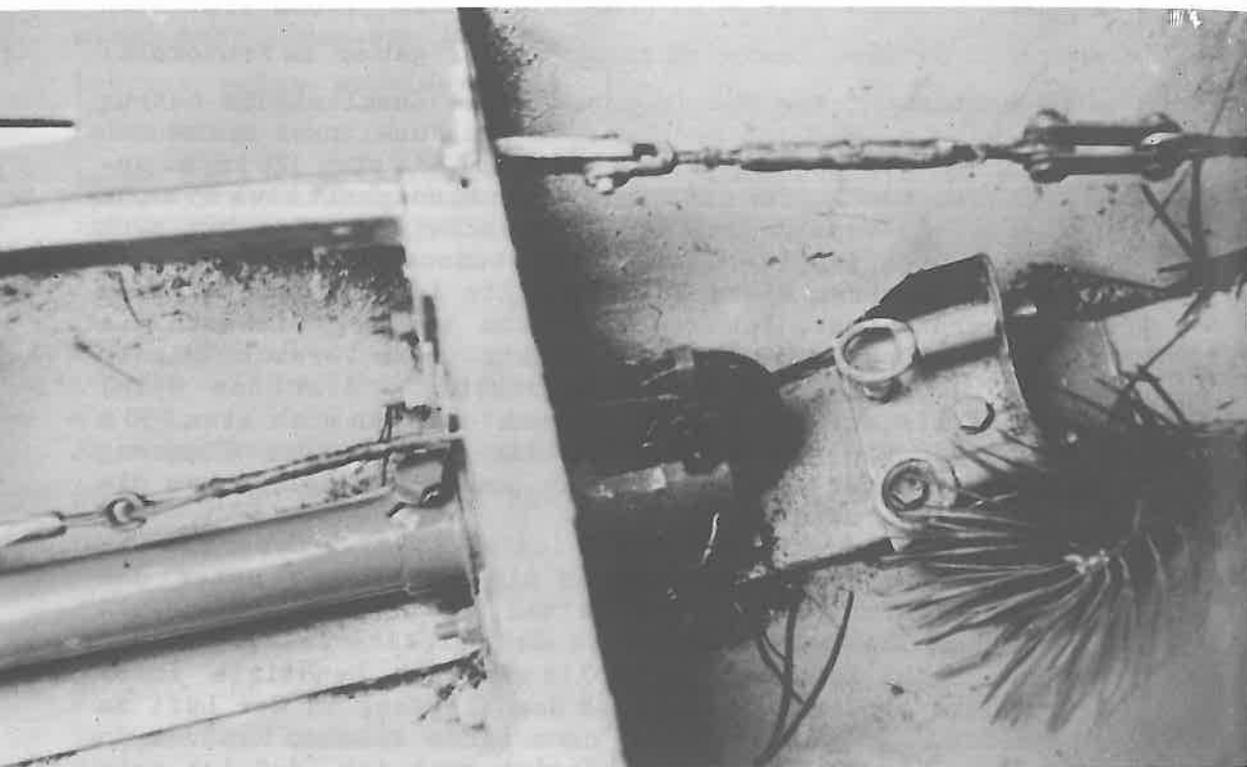
Der Flugzeugführer war bewußtlos; er wurde sofort ins Krankenhaus gebracht; er war unverletzt, kam jedoch erst nach mehreren Stunden wieder zu sich. Später gab er zu Protokoll:

Der Start ... war völlig normal. Die Ausklinkhöhe betrug etwa 280 m. Nach dem Nachdrücken und Ausklinken holte ich in einer weiten Rechtskurve Fahrt auf bis etwa 120 km/h. Anschließend flog ich mit Normalgeschwindigkeit etwa 65 km/h. Daraufhin verminderte ich die Geschwindigkeit, bis sich die ersten Abreißerscheinungen bemerkbar machten. Beim anschließenden Nachdrücken stellte ich ein Spiel in der Steuerung fest. Ich drückte dann weiter, bis sich die Schnauze unter den Horizont senkte. Beim Versuch, wieder in die Normalfluglage zurückzukehren, trat das Spiel ebenfalls auf. Zu diesem Zeitpunkt war ich noch etwa 230 m hoch und flog Kurs Süd über die Hallen. Das Flugzeug ließ sich nur mit sehr großen Knüppelbewegungen um die Normallage steuern.

Zu dem Zeitpunkt schnallte ich mich los und versuchte, nachdem sich meine Augen an die Dunkelheit unter dem Instrumentenbrett gewöhnt hatten, mit den Händen die Seilumlenkrolle zu erreichen ... Ich stellte fest, daß das Seil nicht mehr auf der Rolle war. Ich benötigte immer größere Steuerausschläge, um das Flugzeug in der Luft zu halten. Als das Flugzeug nach einem solchen Manöver in einen Bahnneigungsflug überging, sah ich, daß ich sehr tief war, warf die Haube ab und sprang nach vorn unten

raus. Der Schirm ging sofort auf. Weitere Angaben kann ich nicht mehr machen.

Die Unfallursache ließ sich einwandfrei feststellen: eine Beilagscheibe hatte sich zwischen der Umlenkrolle für das Höhensteuerseil und dem Schutzbügel verklemmt und den Bügel so weit aufgebogen, daß bei einer heftigen Bewegung am Steuerknüppel - etwa beim Nachdrücken aus dem Windenschlepp - das Seil von der Rolle springen konnte. Das Seil hat sich dann bei jeder Bewegung weiter zur Achse der Rolle hingearbeitet und das Höhenruder schließlich in stark gedrückter Stellung festgehalten. Ob die Scheibe schon länger lose im Flugzeug lag oder vielleicht an diesem Tag aus der Kleidung des Piloten gefallen war, blieb ungeklärt. Das Luftfahrt-Bundesamt hat die Unfalluntersuchung übernommen. Ein Abschlußbericht liegt noch nicht vor.



Timmersdorf 30.4. - 5.5.67

Der Platz liegt 10km westlich Leoben im Liesingtal, der Verkehrsverbindung zwischen Enns- und Murtal. Die Grazer, um diese Zeit dort zu Gast, hatten eine Mannschaft von uns zu der vom 1. Mai und Himmelfahrt durchsetzten Woche eingeladen.

Nach ein paar Platzrunden am Sonntag, 30. 4., wurden die Querruder nochmal eingestellt - zum Einfliegen hatte in Ehlershausen die Zeit nicht mehr gereicht. Am Tag darauf wurden Gegend und Thermik erkundet. Die Thermik ist dort etwa doppelt so stark wie bei uns, aber auch sehr viel enger. Ungeohnt für den Flachlandflieger: die besten Bärte stehen unmittelbar an den Felswänden und sind ausgesprochen ruppig, das Kreisen auf die Felswände zu ist zunächst nicht angenehm.

Einen Tag gab es noch mal Schnee, doch die letzten beiden Tage war "Wetter": ein Ziel-Rückkehrflug zum Watzmann war nur einer von vielen 300-km-Flügen an diesem Tag; im Bericht des Piloten vom anderen Tag heißt es:

... starker Westwind, nicht ideal, um von hier überland zu gehen. Ich ließ mir auf der Karte den Paß zeigen, wo man bei diesem Wind am besten über die Gleinalpe ins Grazer Becken kommt, und ich erhielt auch sonst noch gute Tips. Ich wollte eventuell 300 km freie Strecke nach Jugoslawien hinein fliegen - die Österreicher rieten mir zu ...

Ich war schnell im Murtal und flog an der Gleinalpe entlang nach Süden. Das Franzen fiel leicht, so daß ich den Paß bald fand, am Ende eines Tals in Ost-West-Richtung ... leider standen dort keine Kumulanten, ich flog mit gemischten Gefühlen in das Tal ein ... 200 m unterhalb des Passes kam ich an, als, wie von den Experten erwartet, das Vario langsam zu steigen begann. Der Spatz überstieg den Paß um etwa 100 m; im folgenden Lee wäre ich beinahe doch noch abgesoffen, aber dann ging es zügig südwestlich an Graz vorbei Richtung Jugoslawien. Kurz vor Marburg kamen mir dann doch Bedenken, und ich flog lieber nach Graz zurück - gegen den Nordwind noch ein hartes Stück Arbeit ...

Die Woche war viel zu schnell zu Ende. Bei der Abfahrt stand der Entschluß fest: wir kommen mal wieder, dann aber länger!

Die Förderung für das Vorhaben B 11 ist zwar wie vorgesehen mit dem 31. 12. 1967 ausgelaufen, für uns soll das Projekt, in das wir so viel Arbeit investiert haben, bei diesem Stand noch nicht erledigt sein.

Ob Leistungsgewinne besser durch ganz neue Grundkonzeptionen oder durch Beibehaltung der alten und Vervollkommnung der Technologie zu erreichen sind, ist zu allen Zeiten ein allgemeines Ingenieursproblem gewesen. Die Akaflieg Berlin hat mit der B 11 den ersten Weg einzuschlagen versucht. Offensichtlich war der zweite, etwa von der Akaflieg Darmstadt um die gleiche Zeit eingeschlagen, der erfolgreichere: die D 36 wurde weltberühmt und gab den Anstoß zu einer Revolution in der Technologie des Segelflugzeugbaus.

Unsere Technik stünde nicht auf ihrem heutigen Stand, wären in der Vergangenheit nicht auch Entwicklungswege eingeschlagen worden, die sich später als Sackgassen erwiesen, und keine 'erfolglose' Entwicklung ist für den Ingenieur jemals ganz umsonst.

Daß die B-11-Flächen immer noch unter der Decke unserer Werkstatt hängen, hat seinen Grund auch in den Bedingungen, unter denen wir arbeiten: die neue Werkstatt, bei Beginn des B-11-Baus wohl für baldige Zukunft erhofft, hat sich bis heute nicht finanzieren lassen, Halle und Unterkunft haben bislang noch jedes Jahr beträchtliche Arbeit erfordert, und den Zeitaufwand für die Fahrerei nach Niedersachsen empfinden wir von Semester zu Semester drückender.

Wir wollen uns dadurch nicht entmutigen lassen. Traumleistungen erwartet von der B 11 niemand mehr, aber vielleicht wird es ganz interessant sein, festzustellen, wie das Ding fliegt ...

ng --- Bewegung --- Bewegung --- Bewegung --- Bewegung --- Bewegung --- Beweg

In letzter Zeit sind müde gewordene Flugzeugbauer unter den Akafliegern wieder im Gange. Der Lehrstuhl für Luftfahrzeugbau führte im Sommer 68 Freiflugversuche mit einer institutseigenen SB-5 unter großer Anteilnahme aller Akaflieger durch. Nun gibt es wieder die Möglichkeit, Übungsaufgaben, Studien- und andere Arbeiten mit einem beträchtlichen Teil Luft unter dem Allerwertesten zu erledigen. Das macht Mut und hebt das allgemeine Wohlbefinden. Und letztlich sollte die Ausbildung eines Akafliegers auch Entwurf, Bau und Flug-erprobung irgendeines flugtechnisch brauchbaren Systems einschließen.

Am Himmel vom Großen Moor sah man wunderliche Gebilde, von denen die vorangegangenen Erstauführungen meist schon im Windkanal gestorben waren. Was dann jedoch tatsächlich am Flugzeug angebracht wurde, waren "reife Leistungen".

Die nachfolgenden Einrichtungen sind deshalb leicht zu erkennen als



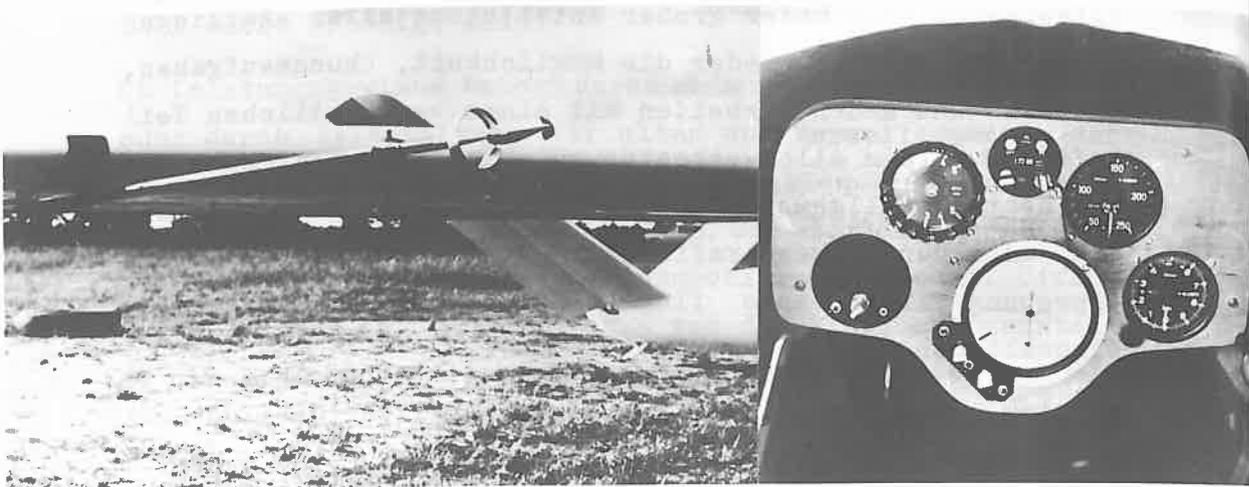
Ersatzfaden
für
sauberes Fliegen

Thermiksuchapparat

Vorfahrtregler

In Großausführung sehen sie anders aus:

--- Fluglog unter der rechten Tragfläche einer SB-5 mit zugehörigem Pilotenanzeigegerät



Auf engstem Raum sind hier Luftschraube, deren Drehzahl linear von der Fluggeschwindigkeit abhängt, Windfahnenstabilisierungsrings zur Ausrichtung der Luftschraube auf die Anblasrichtung und ein entsprechendes kardanisches Gehänge zusammengedrängt. Schleifpotentiometer erlauben den Abgriff des gerade vorliegenden Anstell- und Schiebewinkels. Ein zugehöriges Pilotenanzeigegerät ist im Instrumentenbrett untergebracht. Dem Piloten werden Anstellwinkel durch horizontalen, Schiebewinkel durch vertikalen und Fluggeschwindigkeit durch umlaufenden Zeiger angegeben. Nulllage, also weder Anstell- noch Schiebewinkel, liegt vor, wenn beide Zeiger senkrecht aufeinander stehen, bzw. sich in einer Mittelmarke treffen. Durch Trimpotentiometer ist es leicht, andere als Nullwinkel einzustellen und bei gleicher Zeigerstellung dann bestimmte Fluglagen anzusteuern.

Mit diesem Gerät, das ohne An- oder Einbaufehler auf einem Spieß genügend weit vor dem Tragflügel angebracht ist, wurden ganz erstaunliche Beobachtungen gemacht:

--- Der Windschlepp ist kein "Drachenflug" im nahezu überzogenen Flugzustand. Im Gegenteil, nie wurden Anstellwinkel über 5° während des gesamten Schleppts festgestellt.

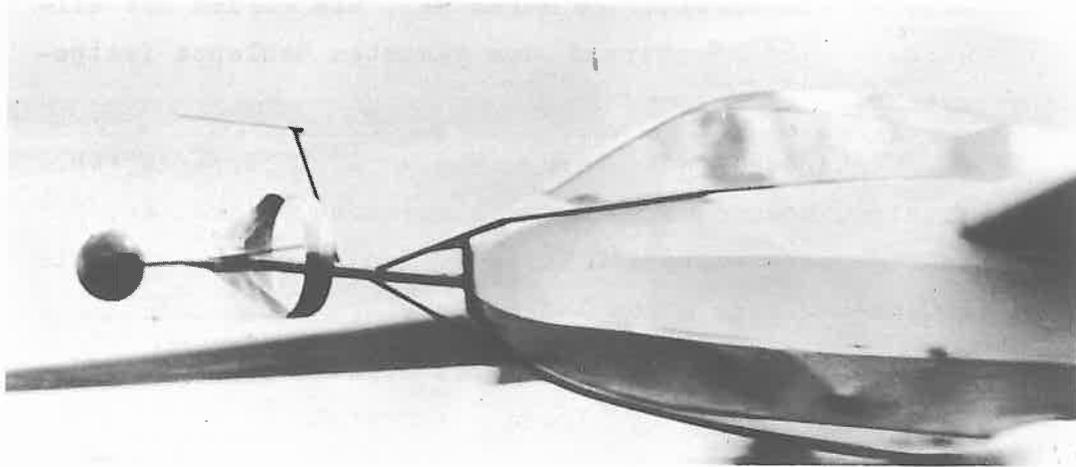
--- Die Staudrucköffnung vorn am Bug der SB-5 lieferte Fehlanzeigen besonders bei hohen Fluggeschwindigkeiten. Der Fahrtmesser zeigte 180 km/h an, das Fluglog hatte die 200-km/h-Grenze schon lange überschritten.

Bei den Freiflugversuchen wurde das Gerät zur genauen Einhaltung vorbestimmter Fluglagen eingesetzt.

--- Kugel im kardanischen Gehänge mit Windfahnenring

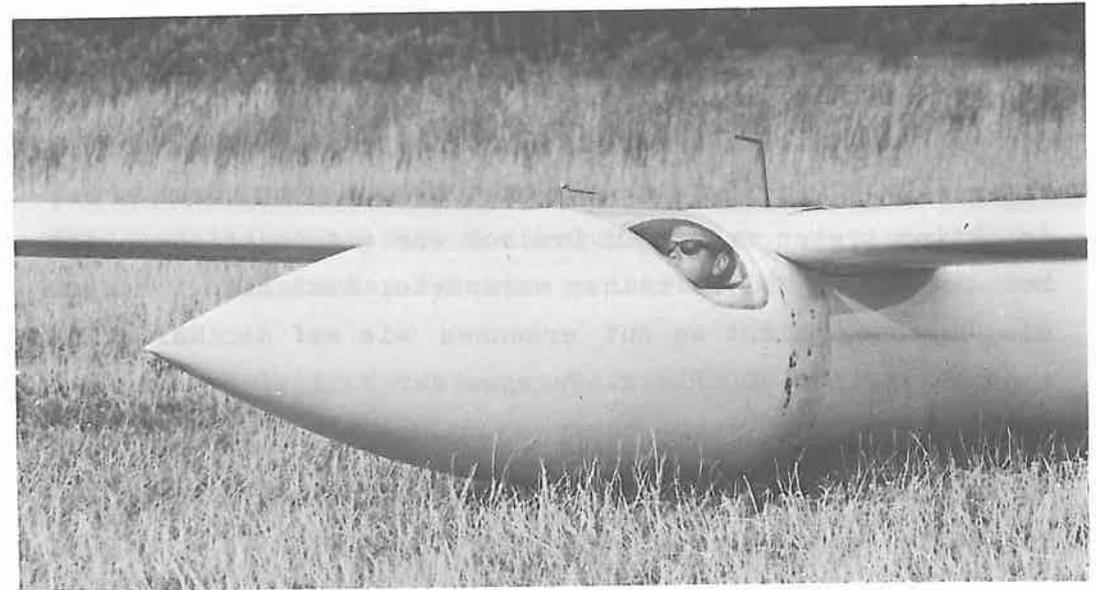
Die Strömung um eine Kugel weist zwei charakteristische Formen auf: Unterkritische Strömung mit frühzeitigem laminaren Abreißen der Grenzschicht, großem Totwasser und damit hohem Widerstand. Überkritische Strömung mit natürlichem Grenzschichtumschlag laminar-turbulent auf der Kugel und damit verbunden längerem Anliegen der turbulenten Grenzschicht, geringerem Totwasser, also kleinerem Widerstand. Der natürliche Grenzschichtumschlag hängt ab vom Produkt Fluggeschwindigkeit mal Kugeldurchmesser, was bei gleicher Kugel leicht durch Änderung der Fluggeschwindigkeit variiert werden kann. Außerdem hängt er von der Turbulenz der Umgebungsluft ab, deren Turbulenzgrad über derartige Kugelversuche festgestellt werden kann.

Eine solche Versuchseinrichtung wurde weit vor dem Bug eines Doppelsitzers angebracht:



Die Messungen ergaben, daß beträchtliche Unterschiede im Turbulenzgrad in den Luftschichten über dem Boden, unter der Wolkenbasis und hier zwischen den Thermikschläuchen und im Bart und über der Basis vorliegen. Es ist bekannt, daß auch beim Profil der natürliche Umschlag laminar-turbulent und damit der Profilwiderstand wesentlich von der Turbulenz der Außenströmung bestimmt wird. Bei der Profilgestaltung wird jedoch meist eine turbulenzfreie Außenströmung zugrunde gelegt. Im Thermikbart war bei den Messungen besonders hohe Turbulenz anzutreffen. Sollte das einen Einfluß haben?

--- Versuchskörper als überstrakter Bugteil einer SB-5



Der vorn spitze Versuchskörper war der eigentliche Gegenstand der Messungen. Aus Rechnungen war bekannt, daß strömungsgünstige Rotationskörper anders profiliert sein müssen als ebene Körper und nicht einfach aus Profilen entstehen. Grenzschichtmessungen sollten Aufschluß über das Verhalten der berechneten Körperformen geben. Gemessen wurde der Umschlagpunkt laminar-turbulent am Versuchskörper unter verschiedenen Anblaswinkeln. Die laminare Grenzschichtlänge war auch bei starker Schräganblasung beträchtlich!

Die Messungen sollen in diesem Jahr fortgesetzt werden. Aber wer gibt uns Geld?

Meisterschaften

Auch 1968 hatte sich ein Akaflieger, Heiner Neumann mit seiner SB-5, für die Niedersächsischen und Berliner Segelflugmeisterschaften in Diepholz qualifiziert. Weniger qualifiziert schien einigen Lästerzungen der Rückholwagen (VW alter Schule), der gleich am ersten Wertungstag, dem 24. 5., in Aktion treten mußte; ein Dreieck war ausgeschrieben, das bei schlechter Sicht keiner umrundete. Auch Heiner konnte die Umgebung nicht so gut erkennen wie auf der Karte und landete auf dem 10. Platz. Dagegen der VW lief und lief ..

Am 2. Wertungstag ein Zielrückkehrflug nach Herford. Nach 48 km Endstation Acker. Da niemand die gesamte Strecke zurücklegte, schob sich Heiner immerhin auf Platz 9.

Am 3. Wertungstag landete unser Pilot nach einem Zielrückkehrflug (Lingen, 138 km) wieder auf dem Flugplatz und wurde damit Tageszweiter. Das bedeutete den 2. Platz in der Gesamtwertung, den er auch am nächsten Tag bestätigen konnte.

Der 5. Wertungstag: Zielrückkehrflug nach Holzminden (225 km). Mit der zweitbesten Zeit blieb die SB-5 auf ihrem Platz.

Der letzte Tag (1. 6.) mußte nun die Entscheidung bringen, denn keiner in den vorderen Rängen war sich seines Platzes sicher. Es war ein 310-km-Dreieck ausgeschrieben worden, das für den Piloten und die Mannschaft ein einziger Nervenkitzel wurde. Höhen- und Ortsangaben, die man schon als Landemeldungen verstehen konnte, waren keine Seltenheit. Schließlich landete Heiner jedoch mit der drittbesten Zeit und behielt somit seinen zweiten Platz in der Gesamtwertung. Mit dieser Leistung wurde er zugleich Berliner Segelflugmeister 1968.

Nach einjähriger Pause treffen sich die Alten Herren der Akaflieg wieder in Ehlershausen. Manche strahlen, machen der Sonne Konkurrenz und freuen sich herzlich über die Möglichkeit, Gespräche zu führen, die meist mit: "Weißt du noch..." beginnen. Während sich die jungen Akaflieger um die Gunst der Damen bemühen, setzen sich die älteren zusammen und besprechen weitere Möglichkeiten zur Unterstützung der Gruppe. Das hochoffizielle Abendessen gibt uns dann die langersehnte Möglichkeit, Alten Herren durch Empfehlung rachenputzender Nationalgetränke das Fürchten zu lehren. Die Folgen stimmen betrüblich.

Trotzdem oder gerade deswegen hatten alle Beteiligten ihre Freude, wie uns ein besonders treuer Alter Herr später durch einen Kartengruß bestätigte.



Zu den festen Bestandteilen des Akaflieg-Jahres gehören drei Augustwochen Idaflieg-Treffen in Braunschweig. Es macht Mut, zu sehen, was die eine oder andere Akaflieg doch erreicht hat, es tröstet, daß die anderen auch ihre Schwierigkeiten haben, die sie mit Humor tragen müssen.

Bereitwillig werden Erfahrungen ausgetauscht. Nur in zwei Dingen ist jede Gruppe zugeknöpft bis obenhin: woher Geld und Material kommen und welche Eier gerade angebrütet werden - das ist so leicht nicht zu erfahren. Wer etwa meinte, in Braunschweig etwas über eine SB-9 erfahren zu können - nun, der fand zwar säuberlich beschriftete Schubladen: SB-9-Rumpf, SB-9-Flächen ... während er gierig alles durchwühlte, scharte sich unauffällig die ganze Akaflieg Braunschweig um ihn, leise feixend und schließlich, als er in der untersten Schublade angekommen war, ohne auch nur irgendetwas über eine SB-9 gefunden zu haben, in ein homerisches Gelächter ausbrechend.

Das Typenfliegen - abwechselnd ganz unterschiedliche Flugzeuge in allen Flugzuständen - wogibt es das sonst? Viele erhalten zum ersten Mal einen Begriff davon, wie unterschiedlich Flugeigenschaften sein können!

Abends berichtet jede Gruppe aus ihrer Arbeit, Stuttgart über die fs-25, Braunschweig über ein neues Klappenprofil; wir geben erste autorisierte Flommi-Andeutungen.

Dipl.-Ing. Zacher berichtet aus Lezno und bringt die Motorsegler-Diskussion in Gang. Die meisten von uns fliegen zum ersten Mal so ein Ding mit Brummfieze oben drauf - und sind nicht beeindruckt. Aber ohne Frage gibt es hier Entwicklungsmöglichkeiten, und die Rattel-Dattel sind im Kommen.

Es ist erfreulich, wie Konstrukteure die Arbeit der Idaflieg honorieren. Lemke und Schneider bringen ihre LS-1. Wir beiden

Berliner versäumen einen LS-1-Flug leider, weil in Ehlershausen noch so viel zu betonieren ist ...



A. Neukomms Elfe S 3 - genau die, mit der Moffat in Lezno war - entgeht uns dafür nicht; am Boden: unmöglich, aber in der Luft: schön - eine ganz neue Fliegerei!
Hans-Werner Große bringt seine ASW-12, fliegt die anderen Typen durch und sagt mal so seine Meinung ...



Flugstatistik 1967

Starts
Stunden
Kilometer

	Bergfalke D-2007	L-Spatz D-2022	Baby D-2032	SB 5 D-2013	Lo 150 D-2027	L-Spatz D-2378	Summe
Timmersdorf		16 21:15 340					16 21:15 340
Unterwössen						20 37:45	20 37:45
Leistungs- woche Pfungsten	20 17:29 212	9 12:06 326					29 29:35 538
Sommer- lager	180 57:35 187	63 60:58 412		10 22:04 679	2 :08 -	58 41:20 183	313 182:05 1461
Idaflieg- treffen		15 11:02					15 11:02
Ith	19 35:01 31	11 30:45 162		5 14:04 -		9 29:27 -	44 109:17 193
Wochenenden Großes Moor	362 90:15 385	105 58:52 511	1 :04 (+)	4 5:11 (++)	23 25:22 425	98 49:54 291	593 229:38 1612
Summe	581 200:20 815	219 194:58 1751	1 :04 -	19 41:19 679	25 25:30 425	158 185:26 474	1030 620:37 4144

(+) Totalschaden (++) nicht enthalten sind die Starts und Flüge in Anspach/Taunus

Überlandkilometer

	D-2007	D-2022	D-2013	D-2027	D-2378	Summe
Dreieck	345	93	187	150	93	868
Zielflug mit Rückkehr	87	539				626
Zielflug		504	381	158	59	1102
Freie Strecke	383	615	111	117	322	1548
Summe	815	1751	679	425	474	4144

Flugstatistik 1968

Starts
Stunden
Kilometer

	Bergfalke D-2007	SB 5 D-2012	ASK 13 D-2018	L-Spatz D-2022	SB 5 D-2009	SB 5 D-2013	Lo 150 D-2027	L-Spatz D-2378	Summe
Leistungs- woche Pfungsten	120 31:58 277			62 38:49 670	25 9:16 -		17 14:34 532	57 33:15 275	281 127:52 1754
Nieders. Meister- schaften						6 25:30 949			6 25:30 949
Sommer- lager	163 35:44 347	41 24:51 272	52 32:11 752	42 34:38 884	21 9:11 73	7 14:44 556	4 10:07 253	37 20:42 257	367 182:08 3394
Idaflieg- treffen			77 60:31 310						77 60:31 310
Ith	19 25:05 10	4 10:45 99	7 10:59 -	9 13:59 -	3 10:51 -	3 10:44 108		7 7:18 5	52 89:41 222
Wochenenden Großes Moor	341 72:57 66	14 17:24 338	85 22:15 138	99 81:27 686	64 33:09 317	16 29:42 1798	22 15:38 295	46 32:34 134	687 305:06 3772
Summe	643 165:44 700	59 53:00 709	221 125:56 1200	212 168:53 2240	113 62:27 390	32 80:40 3411	43 40:19 1080	147 93:49 671	1470 790:48 10401

Erprobungs- und Meßflüge: 46 Flugzeugschlepp-, 64 Windenstarts; 51:36 Std Flugzeit

Überlandkilometer

	D-2007	D-2012	D-2018	D-2022	D-2009	D-2013	D-2027	D-2378	Summe
Dreieck	302	297	562	1277	200	1408	258	194	4498
Zielflug mit Rückkehr						363	134		497
Zielflug	218	228	359	483	69	1104	449	249	3159
Freie Strecke	180	184	279	480	121	536	239	228	2247
Summe	700	709	1200	2240	390	3411	1080	671	10401

Kassenbericht 67/68
in den wichtigsten Einzelposten

	1967	1968
	11. 1. 67 - 27. 1. 68	27. 1. 68 - 16. 11. 68
Einnahmen		
Geldspenden	5.100 DM	5.400 DM
Förderung DGF	1.700 DM	
AH-Spende (für ASK 13)		5.000 DM
Senatszuwendung	1.300 DM	1.700 DM
Fahrtkostenzuschuß	2.700 DM	2.900 DM
Startgebühren	1.100 DM	1.600 DM
Mitgliedsbeiträge	800 DM	700 DM
Ausgaben		
Versicherungen für Flugzeuge	1.000 DM	1.400 DM
Kauf ASK 13		16.500 DM
Flugbetrieb	700 DM	800 DM
Werkstatt	1.200 DM	1.300 DM
Fahrzeuge (Steuer/Versicherung)	750 DM	1.000 DM
Benzin, Öl	2.300 DM	1.800 DM
Platzmiete	800 DM	800 DM
Baumaterial	850 DM	700 DM
Bürobetrieb	450 DM	500 DM

Vorstand

1967

1968

1. Vorsitzender	Jürgen Voigt	Eike Knopf
2. Vorsitzender	Jörg Lentz	Jörg Lentz
Kassenwart	Horst Micke	Reiner Kaminsky
Schriftführer	Detlef Alwes	Gerhard von dem Hagen

Ehrenmitglieder

Prof. Udo Augustin
Horst Remm

Aktive

Volkmar Adam	Werner Prautsch
Detlef Alwes	Reiner Stemme
Helmut Bunk	Raimar Steuer
Jutta Grashof	Frans Vainio
Hans-Jörg Griese	Dieter Voigt
Gerhard von dem Hagen	Jürgen Voigt
Reiner Kaminsky	
Eike Knopf	beurlaubt:
Rudolf Krahn	Arno Dörrscheidt
Horst Laucht	Christoph Hofmann
Jörg Lentz	Horst Micke
Claus Oehler	Giselher Uebel

Vorstand der Altherrenschaft

Vorsitz	Otto Lentz
Kassenwart	Hans Joachim Wefeld
Schriftführer	Rolf Model

Alte Herren

Joachim Alpheis	Ulrich Hesse
Hans-Joachim Aminde	Werner Hinniger
Michael Arndt	Egbert Hoffmann
Prof. Udo Augustin	Friedrich Hoffmann
Dieter-Detlef Behrndt	Dr. Karl-Dieter Huhold
Dieter Blumberg	Kurt van Hüllen
Eberhard Bremer	Georg Jaeckel
Hans-Joachim Brockmann	Jochen Kassner
Horst von Damm	Konrad Kauffmann
Kurt Deunert	Gerald Klein
Rodrik Differt	Vincenz Kloss
Hans-Joachim Dudenhausen	Siegfried Knemeyer
Carl-Gustav Esche	Felix Kracht
Dr. Wolfram Eschenbach	Walter Krieger
Frank Etzold	Helmut A. Krüger
Dr. Wolfgang Fastabend	Rudolf Lachenmann
Erich Fleischhauer	Otto Lentz
Johannes Frauendienst	Hans-Werner Lerche
Dr. Walter Freitag	Achim Leutz
Ernst-Günther Friedrichs	Wilhelm Loh
Franz Frodl	Hans-Werner Mattig
Hermann Ganschow	Rolf Model
Hugo Geyer	Friedrich Möhlmann
Werner Graeber	Dr. Waldemar Möller
Erich Grosser	Eduard Neumann
Günter Hager	Heiner Neumann
Gerhard Hefer	Rudolf Ott
Dr. Wolfgang Herbst	Paul-Eduard Pank
Fred Hermannspann	Dieter Reich

Erdmann Reich	Walter Stender
Manfred Riewe	Prof. Dr. Kurt Tank
Hannes Roß	Dr. Hans-Joachim Thomas
Walter Schilo	Anton Tröger
Leo Schmidt	Klaus Vießmann
Julius Schuck	Gustav-Adolf Wachsmuth
Dietrich H. Schwencke	Hans Joachim Wefeld
Peter Slawik	Wilhelm Werner
Winfried Specowius	Martin Winter
Lothar Speidel	Burkhardt Zelter
Dr. Ernst Sperling	

Aus dem Kreise der Altherrenschaft verloren wir

Wolfgang Pohl	5. April 1966
Hans-Alfred Hasche	27. April 1967
Prof. Dr.-Ing. Hermann Winter	14. September 1968

Wir werden ihr Andenken in Ehren halten.

