AKAFLIEG BERLIN

1975 / 1976

2

J A H R E S B E R I C H T 1975 / 1976

AKADEMISCHE FLIEGERGRUPPE BERLIN E.V.
AN DER TECHNISCHEN UNIVERSITÄT

Zur Würdigung der AKAFLIEG

Die Luftfahrt, einst verbunden mit den Namen hervorragender Persönlichkeiten, hat sich in den letzten Jahrzehnten immer mehr zu einem anonymen, durch wirtschaftliche und politische Interessen bestimmten technischen Apparat entwickelt. Entsprechend änderte sich auch das Berufsbild des Fliegers und des Flugzeugbauers, die in ihrer Tätigkeit weniger "Selbstverwirklichung" finden, als mancher vielleicht erwartet. Angesichts dieser, auch in anderen technischen Bereichen längst erkennbaren Entfremdung erscheint die Segelfliegerei an sich wie auch in ihrem Zusammenhang mit der Universität wie ein paradiesischer Anachronismus. Das Gefühl persönlicher Leistung und Bewährung gegenüber natürlichen Elementen, der Beherrschung eines edlen technischen Gerätes, die Faszination des Fliegens und die Hingabe an ein solches immer neues Abenteuer, das kann auch der verstehen, der es selbst nicht erlebt hat und vielleicht etwas neidisch dem Treiben der Segler zuschaut, während er sich auf überfüllten Straßen abquält. Erscheint in dieser Weise das Ideal des Segelflugs auch etwas abgehoben von den brennenden Problemen unserer Zeit, so muß doch die Tätigkeit einer AKAFLIEG an unserer Universität begrüßt und unterstützt werden, und zwar aus verschiedenen Gründen :

Ihren Mitgliedern bietet sie Gelegenheit zu gemeinsamen Anstrengungen und Erlebnissen neben einem Studienbetrieb der heute vielleicht mehr denn je den Egoismus anspricht und in seinen Leistungsforderungen Gemeinschaftstätigkeit mindestens nicht fördert. Die Arbeit der AKAFLIEG ist dagegen, bei allem Individualismus ihrer Mitglieder, nur in Zusammenarbeit und mit gelegentlicher Zurückstellung von Eigeninteressen zu vollbringen.

Für Studenten der Flugtechnik ist es wertvoll, wenn sie über die Segelfliegerei mit den Fragen der Flugführung, der Flugmechanik und der Aerodynamik unmittelbar vertraut werden können. Sind sie außerdem am Entwurf und Bau ihrer Flugzeuge tätig, so lernen sie modernste Technologien des Leichtbaus, z.B. die Faserverbundbauweisen kennen und handhaben. In jedem Falle schulen sie ihr technisches und menschliches Verantwortungsbewußtsein und ihre Kritikfähigkeit in der Auseinandersetzung zwischen Theorie und Praxis.

Für die Forschung und Lehre an der Universität ist es ein Gewinn, Studenten und Mitarbeiter zu haben, die am Gegenstand selbst motiviert sind, die eigene Erfahrungen einbringen und deren Betreuung in Studien- oder Diplomarbeiten auch dem Betreuer zu neuen Erkenntnissen verhilft.

Die AKAFLIEG hat, wie ihr Bericht ausweist, auch in den letzten Jahren viel Erfreuliches geleistet. Bleibt zu wünschen, daß das B-12 Projekt bald einen guten Start erlebt und daß die immer enger werdenden zeitlichen und ökonomischen Studienbedingungen der AKAFLIEG nicht zu sehr die Flügel stutzen.

J. Wiedemann

(Prof. Dr.-Ing. J. Wiedemann)
ILR, Fachgebiet Leichtbau

I N H A L T

	Seite
Würdigung	
Chronik 1975/1976	3
Projekt B 12	14
Untersuchungen am Fahrwerk der B 12	2o
Idaflieg Sommer-/Wintertreffen 1976	22
Funksprechlehrgang	24
Wettbewerb in Dinslaken	25
Segelflugmeisterschaften Niedersachsen/ Berlin 1976	29
Segelkunstflug	31
Hertel-Lehrgang 1975	35
1o. Altherrentreffen	39
Aktivitäten aus der Altherrenschaft	41
Mitglieder und Ressortleiter	42
Alte Herren	43
Flugbetriebsstatistik	44
Unterstützung	

© AKADEMISCHE FLIEGERGRUPPE BERLIN E.V. AN DER TECHNISCHEN UNIVERSITÄT

Mitglied der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt e.V. (DGLR), der Organisation Scientifique et Technique Internationale du Vol à Voile (OSTIV) und der Interessengemeinschaft Deutscher Akademischer Fliegergruppen (IDAFLIEG)

1ooo Berlin 12, Straße des 17. Juni 135
Postscheckkonto Berlin-West 67o 11 - 1o8

Für die Unterstützung bei der Herstellung dieses Berichtes darken wir der Druckerei OMNIA, Berlin

C H R O N I K 1975 / 1976

Nachdem wir im Dezember 1974 unser altes Büro am Einsteinufer verlassen hatten konnten wir dann ab

J a n u a r

den bürokratischen Dienst in neuer Umgebung aufnehmen. Die Universitätsverwaltung hat uns dankenswerterweise einen Raum im SG 12 am Salzufer 7 - 1o zur Verfügung gestellt.
Die Werkstattarbeit läuft auf Hochtouren: Die Ka 6 E muß überholt und gespritzt werden. Die Beschaffung eines geeigneten Raumes zum Spritzen erwies sich hierbei als außerordentlich schwierig und mußte schließlich, um den Termin der Fertigstellung einhalten zu können, angemietet werden. Die ASK 13 wurde für die kommende Flugsaison vorbereitet und die Arbeiten an der Positivform der B 12 soweit vorangetrieben, daß im

F e b r u a r

mit dem Straken des Kerns begonnen werden konnte.
Jetzt schon traditionsgemäß haben wir für die Berliner Segelflugkameraden einen BZF-Lehrgang durchgeführt, der von diesen erfolgreich absolviert wurde. Ein gleichzeitig vom LV Berlin durchgeführter Theorie-Kurs zur Vorbereitung der L I-Prüfung wurde von uns rege besucht. Im

M ä r z

konnten wir, nachdem wir das notwendige Material weitgehend zusammen hatten, auch der

im letzten Jahr geplanten und konstruierten Club-Libelle-Hänger in Angriff nehmen. Dazu wurde ein Stahlgerüst geschweißt und die schon an anderen Hängern bewährten glasfaserverstärkten Kunststoff-Platten zum Verkleiden verwendet. Die GfK-Platten wurden in dieser Hängerkonstruktion erstmals nur geklebt. Die nach längerer Diskussion aufgetauchte Frage: Hält der Kleber oder hält er nicht? konnte zur allgemeinen Zufriedenheit mit: Er hält bombenfest! beantwortet werden.

Die ersten Wagemutigen scheuten weder Kälte noch Regen und fuhren nach Ehlershausen. Das Wetter entwickelte sich dann aber so strahlend und die Kumulanten standen so dick und prall, daß der Drang zu den ersten Starts der neuen Flugsaison nur dadurch zurückgehalten werden konnte, daß die Flugzeuge vorher noch der Jahresnachprüfung unterzogen werden mußten. Stattdessen wurde unsere neugebaute Küche fertig installiert, so daß den "Koch-Orgien" nun nichts mehr im Wege stand.

Vor Beginn des Frühjahrslehrganges erwarben 4 Aktive ihre F-Schlepp-Berechtigung. Dabei wurden (angeblich) schon die ersten 5 m-Bärte ausgekurbelt.

Beim Senat konnten wir für unsere Unterkunft in Ehlershausen neue Stühle als Dauerleihgabe abholen. Der Anfang

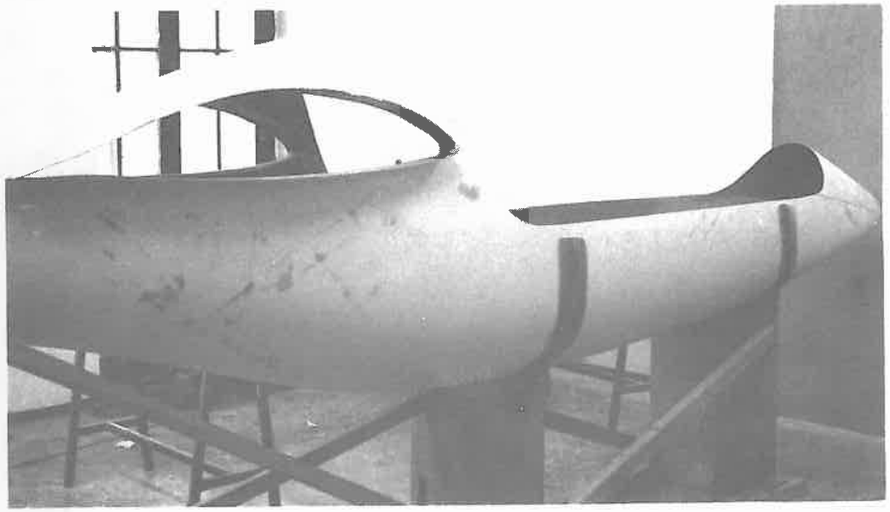
A p r i l

angesetzte Frühjahrslehrgang konnte erstmals mangels Fluglehrer (im Gegensatz zu den sonst üblichen Terminschwierigkeiten bei der Überholung der Flugzeuge) nicht stattfinden. Der Wettergott tat dann das Seine hinzu: erneute Schneefälle und anschließendes Tauwetter setzten den Flugplatz unter Wasser. Nur einige verwegene Optimisten hielten die Stellung und hofften auf Wetterbesserung. Ende April war dann endlich ein Fluglehrer-Dienstplan erstellt und ein kontinuierlicher Flugbetrieb mit Schulung gesichert. Ein Aktiver konnte seine L I-Prüfung ablegen. Im

M a i

entwickelte sich dann das Wetter so gut, daß die ersten erfolgreichen Überlandflüge zu verzeichnen waren.

In der Werkstatt wurde von dem inzwischen fertiggestellten Positivkern des Rumpfes im Bruch des Flügelanschlusses eine Halbschale als Einbauattrappe abgenommen, um hieran u.a. auch die günstigste Bauweise und den Einbau der Steuerungsteile auszuprobieren.



Die Alten Herren spendierten uns einen neuen Hallenboden in unserer Flugzeughalle, der dann gerade rechtzeitig zum 25. Altherren-Treffen am 14./15.

J u n i

fertig wurde, so daß er gleich für die angesetzten Feierlichkeiten herhalten konnte.

Vom 8. bis 21. 6. 1975 fand der Internationale Segelflugwettbewerb Schwarze Heide in Dinslaken statt, zu dem die Gruppe Jürgen in der Standard-Klasse (Std.-Cirrus) und Curt in der Club-Klasse (Ka 6 E) gemeldet hatte. Beide belegten in ihrer Klasse gegen ein starkes und wettbewerbsversiertes Feld den 7. Platz. Das gute Abschneiden der Beiden war schon deshalb so erfreulich, weil Jürgen und Curt das erste Mal an einem solchen Segelflugwettbewerb teilgenommen hatten. Beide haben sich durch ihre Placierung für den Wettbewerb in Faßberg im kommenden Jahr qualifiziert.

Ende Juni konnten wir dann die bereits im letzten Jahr bestellte

Club-Libelle H 205 bei Fa. Hänle in Schlattstall abholen, so daß wir unseren Flugzeugpark auf Vier vergrößern konnten. Unser Sommerlager vom 12. bis 27.

J u l i

begann - bedingt durch das gute Wetter - ausgesprochen erfolgreich. Da wir in den letzten Jahren während des Sommerlagers eigentlich ständig mit Regen überschüttet wurden, war unsere Stimmung in diesem Jahr auch entsprechend gehoben, so daß sogar noch die restlichen Streicharbeiten (Fenster) an der Unterkunft sowie einige andere notwendige Arbeiten nebenbei erledigt wurden.

Da in dieser Saison nur wenig Schüler (1 Anfänger, 2 Fortgeschrittene) auf der ASK 13 geschult wurden, konnte diese verstärkt für den Leistungsflug eingesetzt werden. An einem Wochenende konnten wir insgesamt 9 umrundete Dreihunderter-Dreiecke verbuchen, davon allein 2 mit der ASK 13.
Auch während des anschließenden Vergleichsfliegens in Metzingen konnten unsere gemeldeten Piloten (nicht zuletzt aufgrund des "Jahrhundert-Wetters") beachtliche Erfolge verzeichnen. In die Freude über die sportlichen Hochleistungen unserer Gruppenmitglieder fiel dann leider ein Wermutstropfen. Unsere Ka 6 E ging während des Vergleichsfliegens zu Bruch und erlitt Totalschaden, so daß sie für den Rest der Saison nicht mehr zur Verfügung stand. Gott sei Dank

ist dem Piloten - außer dem Schrecken - nichts geschehen.

Im A u g u s t

wurden dann noch einmal zwei Dreiecke (300/350) doppelsitzig auf der ASK 13 geflogen, die uns den Klaus-Dreyer-Preis 1975 sowie den 1. Platz in der Doppelsitzer-Wertung für Berlin und den 3. Platz der Doppelsitzer-Wertung im dezentralen Wettbewerb sicherten.

Der Hertellehrgang im

S e p t e m b e r

war dann fast schon der Abschluß der diesjährigen Flugsaison. Einige Tage zwangsweise Pause (hervorgerufen durch stark aufgekommenen Wind) tat allen Hertel-Teilnehmern gut. So konnte sogar noch ein kleines Kulturprogramm absolviert werden, das von allen dankbar aufgenommen wurde, da sie so Gelegenheit bekamen, auch einmal das Umland des Flugplatzes mit seinen zahlreichen Sehenswürdigkeiten kennenzulernen. Ab

O k t o b e r

fing dann die Bauarbeit in der Werkstatt wieder an, die durch die dringend notwendig gewordene Werkstatt-Renovierung eingeleitet wurde. An dieser Stelle sei insbesondere noch einmal den Firmen ge-

dankt, die es uns ermöglicht haben, unsere Werkstatt im Zuge der auch noch

N o v e m b e r

andauernden Renovierung mit dringend notwendigem Material und Gerät zu bestücken.
Am 5. 11. fand eine gut vorbereitete Mitgliederwerbeveranstaltung statt, die uns eine ganze Reihe von Anwärtern zuführte.
Aus den Kellerräumen wurden in einer "Kraftaktion" 25 cbm Schutt ausgehoben, um diese als Lagerräume herzurichten, damit die Werkstatt mehr Arbeitsfläche zur Verfügung hat.
Unsere inzwischen reparierte Ka 6 E konnte abgeholt werden. Im

D e z e m b e r

fand nach längerer Zeit die Vorstandssitzung LSV Burgdorf/Akaflieg wieder einmal in Berlin statt. Es konnten einige grundsätzliche Fragen bezüglich Flugbetrieb und Platzerhaltung geklärt werden und der nach der "trockenen" Sitzung folgende festliche Teil gab uns dann Gelegenheit, die guten Sommerkontakte auch für den Winter zu festigen.
Das Neue Jahr wurde von einem großen Teil der Gruppe bei den Braunschweiger Akafliegern erfeiert, die die Silvester-Fête mit sehr viel Geschick und Organisationstalent zu einem großen Erfolg werden ließen.

Im J a n u a r 1976

wurden die Konstruktionspläne für das Seitenleitwerk der B 12 fertiggestellt und die Leitwerksformen hierfür vorbereitet.
Wegen des starken Andrangs aufgrund der neuen Luft PersV wurden in diesem Jahr zwei parallel laufende Funksprechlehrgänge von uns durchgeführt, die im

F e b r u a r

mit guten Erfolg abgeschlossen werden konnten.
Für die B 12 wurden Haubenklotz und Fahrwerk fertiggestellt.

Im M ä r z

bekamen wir dann einen neuen Fußboden in unsere Werkstatt gelegt, der uns ab jetzt eine staubfreie Arbeit mit GfK ermöglicht. Nebenher wurde die Helling für den Rumpf der B 12 gebaut.
Ein uns zur Verfügung gestelltes Fahrgestell für die Winde konnte nach Ehlershausen überführt werden. Die Winde wurde von einem Trupp Aktiver und Anwärter dort grundüberholt und auf das neue Fahrgestell gesetzt.
Auf diesem Wege wollen wir noch einmal Herrn Hansen, Celle, herzlich für seinen aufopfernden Einsatz danken, den er uns bei der Fertigstellung der Winde, speziell des Windenmotors, hat zuteil werden lassen. So konnten wir dann im

A p r i l

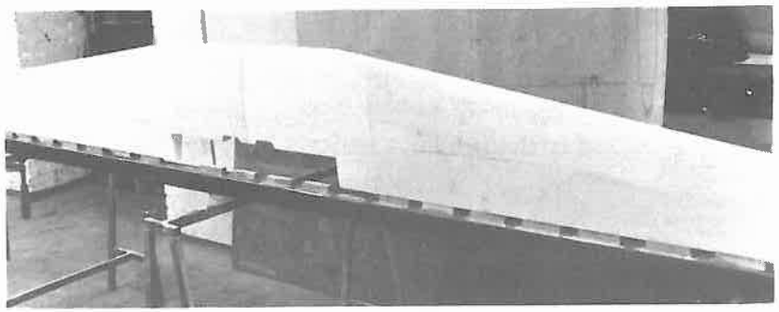
den Flugbetrieb wieder voll aufnehmen und während des Frühjahrslehrganges die Winde im Dauerbetrieb testen. Der Schulungsbetrieb lief im Gegensatz zum Vorjahr wieder auf Hochtouren. Die ersten erfolgreichen Überlandflüge wurden gemeldet.
Der Bau der Rumpfschale (Ober- und Unterschale) wurde vorangetrieben und im

M a i fertiggestellt.

Zu diesem Zeitpunkt versetzte uns dann die Winde wieder einen Schlag. Das Getriebe versagte den Dienst. Dank Herrn Dufner von der Firma Maussner in Celle jedoch, der sich bei der Opel AG in Rüsselsheim sehr für uns einsetzte, konnten wir dann einige Tage später freudestrahlend ein neues V 8-Getriebe in Empfang nehmen und in die Winde einbauen. Unser Dank gebührt selbstverständlich auch der Firma Opel AG, die uns das Getriebe so schnell zur Verfügung stellte. So konnte unser Flugbetrieb dann ohne nennenswerte Verzögerungen weitergeführt werden.
Ein Flugtag in Wietzenbruch brachte uns den Besuch einer ganzen "Hubi"-Staffel, die auf unserem Platz in Warteposition ging. Dadurch bekamen wir Gelegenheit, uns diese Vögel einmal aus nächster Nähe anzusehen und zusätzlich noch interessante Details von den Piloten zu erfahren.

Der J u n i

brachte dann jede Menge Schleifarbeiten an den fertiggestellten Rumpfschalen der B 12. Die Seitenleitwerksschalen wurden abgeformt und der Höhenleitwerkskern fertiggestellt.



Vom 26. Juni bis 11.

J u l i

fanden die Niedersachsen-/Berliner Meisterschaften in Faßberg statt, an denen Curt, nunmehr als Alter Herr, Jürgen und Wolfgang teilnahmen. Der Wettbewerb wurde bei strahlendem Wetter (infolge einer längeren Hitzewelle) durchgeführt, so daß die Piloten schwer mit der Hitze zu kämpfen hatten. Die Mannschaften verzogen sich nach

gemeldetem Abflug schleunigst in das nahe gelegene Freibad, wo (nach einigen Schwierigkeiten) ein "Ausruf-Dienst" organisiert wurde: bei Außenlandungen rief die Wettbewerbsleitung im Schwimmbad an, so daß die betreffende Mannschaft sich von dort aus auf die Socken machen konnte.
Unter 39 Teilnehmern belegte Jürgen einen hervorragenden 5. Platz und qualifizierte sich somit für die Teilnahme an den Deutschen Segelflugmeisterschaften 1977. Seit langem hat es damit wieder einmal ein Aktiver geschafft, sich für die Deutschen Meisterschaften zu qualifizieren.
Am "Berliner Meister" ging Jürgen mit einer in Prozenten kaum noch auszudrückenden Punktedifferenz vorbei: Er hatte 9971 Punkte im Gegensatz zum Ersten, Carsten Lindemann, mit 9973 Punkten erreicht. Damit ist Jürgen aber glanzvoller Berliner Vizemeister geworden.

Wolfgang belegte einen guten mittleren Platz in der Standard-Klasse und Curt kam dieses Mal leider nur auf einen der hinteren Plätze in der Club-Klasse.
Ende Juli bis Anfang

A u g u s t

fand in Dinslaken der Junioren-Wettbewerb statt, an dem Ronald für die Akaflieg Berlin teilnahm und erste Wettbewerbserfahrungen sammeln konnte.

Die über Juli und August andauernde Hitzewelle erlahmte fest jeglichen Flugbetrieb. So war das

diesjährige Sommerlagerauch kaum besucht. Trotzdem wurde die Gelegenheit wieder benutzt, um die Unterkunft - dieses Mal von innen - neu zu streichen. Ferner wurde während der Hitze versucht, sich einmal in einer "luftigeren" Sportart zu betätigen.

Bei dem traditionellen Vergleichsfliegen in Metzingen, wieder einmal hervorragend organisiert von der Akaluft Berlin, insbesondere Heinz Falge, kamen leider nur 3 Wertungstage zustande, da nach der vorangegangenen Hitzewelle der Regen jetzt nicht mehr auf sich warten ließ.

Vom 4. - 19.

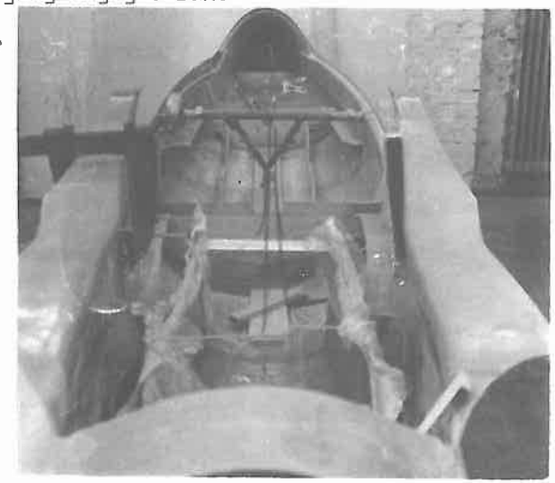
S e p t e m b e r

wurde dann der ebenfalls schon traditionelle Hertel-Lehrgang für Studenten und Angehörige der TU Berlin durchgeführt, um ihnen diese Sportart einmal näherzubringen. Sämtliche Teilnehmer konnten den Lehrgang mit Alleinflügen abschließen.

Im O k t o b e r

wurde der Flugplatz dann umgepflügt, geebnet und die notwendige Grasansaat vorgenommen. Die Akaflieger hatten sich dem Hauptakteur LSV Burgdorf als Hilfslandmänner zur Verfügung gestellt, wobei sich ein Aktiver auch als "Diplom-Traktorfahrer" auszeichnen konnte.

Ende Oktober konnten die Flächen für die B 12 bestellt werden, wobei allerdings einige Gruppenmitglieder das in ihren Köpfen herumirrende Fragezeichen der Finanzierung nicht bändigen konnten. Im Oktober konnten wir dann mit dem Innenausbau des Seitenleitwerks, Seitenleitwerksruder und der Konstruktion sowie dem Bau der Steuerung beginnen. Der Innenausbau des Rumpfes: Ringspante, Steuerspante, Untergurt, Obergurt, Haubenrahmen, Einpassen der Steuerung im Vorderteil ging zügig voran.



Anfang N o v e m b e r

konnte dank unserem AH Volkmar Adam noch ein F-Schlepp-Schulungs-Wochenende durchgeführt werden, an dem 3 Mitglieder erfolgreich teilnahmen. Nach diesem Wochenende wurde der Flugbetrieb dann endgültig für diese Saison eingestellt und ASK 13 sowie Ka 6 E für die notwendigen Überholungsarbeiten nach Berlin gebracht.

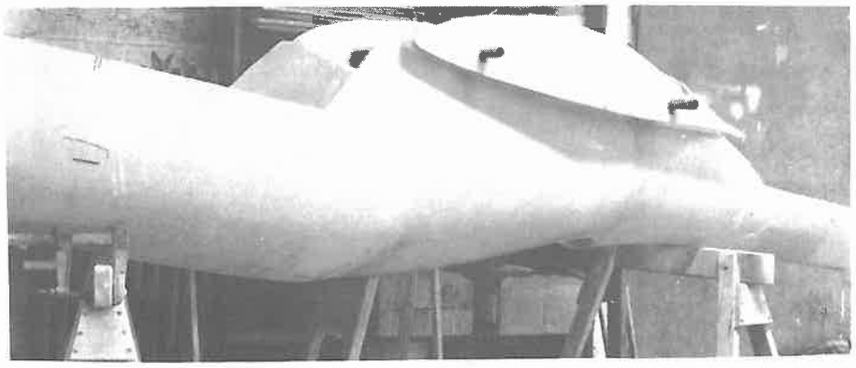
Im November fand dann auch eine "Kredit-Aktion B 12-Flächen" statt, in der sich jedes Mitglied der Akaflieg bereit erklärte, 2oo,-- DM als PK-Vorschuß einzuzahlen und diesen bis zum Sommer 1977 aufrechtzuerhalten. Dank großzügiger Spenden einiger unserer Alten Herren, einigen namhaften Firmen der Industrie und eines Kredites über 1o.ooo,-- DM von Frau Hanusch, der Großmutter eines Aktiven, konnten wir dann im

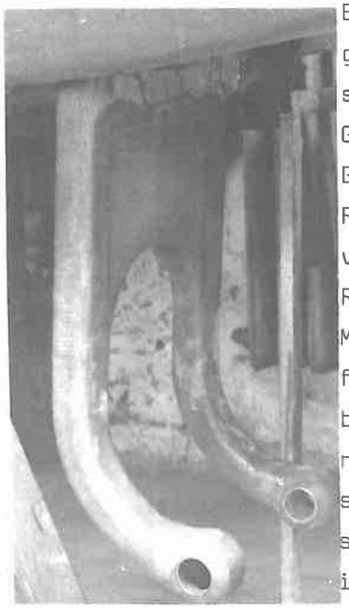
D e z e m b e r

die Flächen für die B 12 bei der Firma Schempp-Hirth abholen.

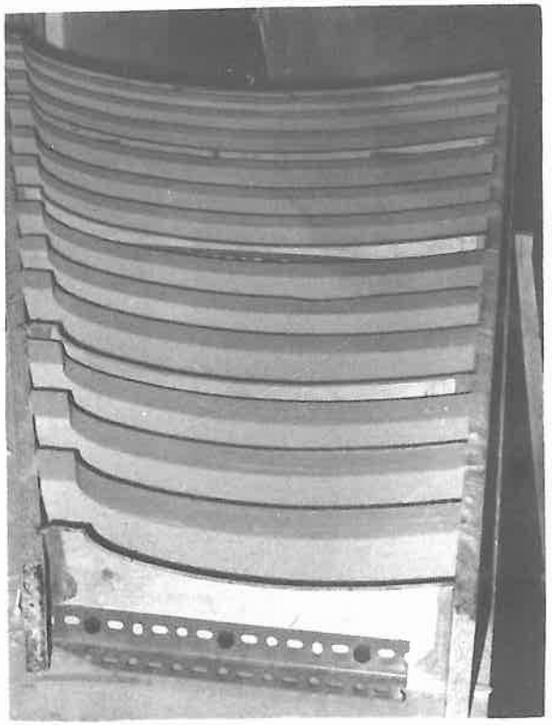
P R O J E K T B 1 2

In den Jahren 1975/76 verlagerte sich die Arbeit an der B 12 im wesentlichen auf die Werkstatt, so daß wir im Frühjahr 1977 mit dem ersten Flug rechnen können.
Im Verlauf des Frühjahres 1975 haben wir die Positivform des Rumpfes fertiggestellt. Vom mittleren Teil dieser Positivform im Bereich des Flügelanschlusses würde eine Attrappe abgenommen, um die Positivbauweise an ihr zu erproben. Zusätzlich gab uns die Attrappe die Möglichkeit, den Einbau von Steuerung, Fahrwerk und Flügelanschlüssen zu probieren.



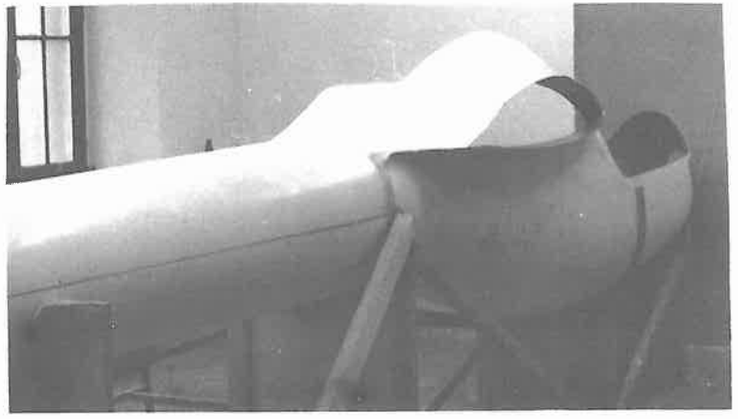


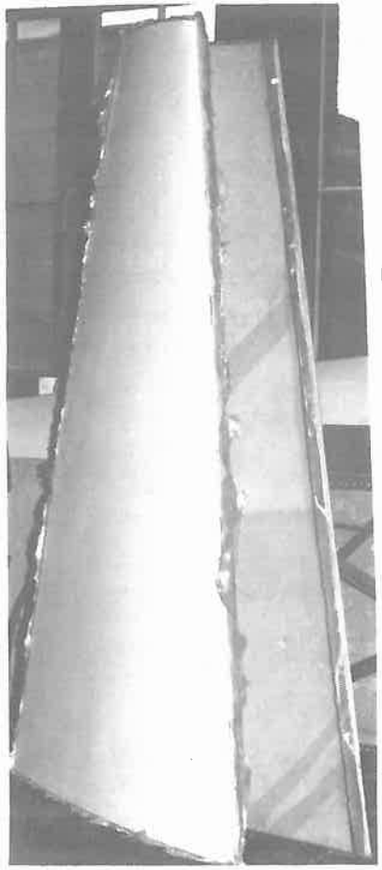
Bevor wir mit dem Bau tragender Teile beginnen konnten, mußten wir unsere Werkstatt jedoch den Anforderungen für die GfK-Verarbeitung anpassen. Dazu war eine Grunderneuerung des gesamten vorderen Raumes, der als GfK-Verarbeitungsraum vorgesehen war, notwendig. Es wurde eine Roving-Ziehvorrichtung, eine neue Harz-Misch-Anlage sowie ein Schrank zur staubfreien Aufbewahrung des Glasgewebes gebaut. Die Decke mußte abgehängt und ein neuer Fußboden gelegt werden, um ein staubfreies Arbeiten zu ermöglichen. Zusätzlich mußten wir die gesamte Elektrik in der Werkstatt neu legen.

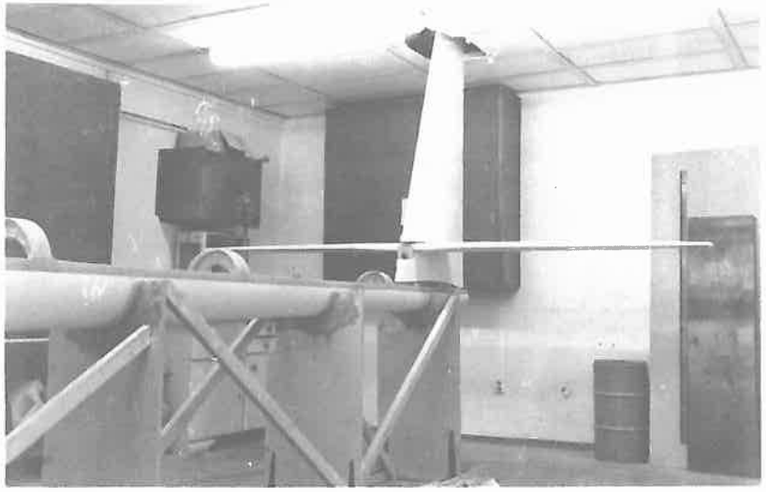


Neben diesen Arbeiten war es möglich, noch kleinere Sachen an der B 12 durchzuführen. So wurden z.B. das Fahrwerk, der Haubenklotz, die Negativform für das Seitenleitwerk sowie der Schaumkern des Höhenleitwerks gebaut.

Im April 1976 waren dann alle Voraussetzungen erfüllt, die es uns ermöglichten, die Rumpfschalen (Ober- und Unterschale) vom Positivkern abzuformen. Anschließend wurden sofort die Schalen des Seitenleitwerks in den Negativformen abgenommen. Zum Innenausbau wurde die Rumpfschale dann auf eine Helling gesetzt, um eine Fixierung der weichen Rumpfschale zu erreichen und einen bequemeren Einbau der Versteifungen zu ermöglichen.







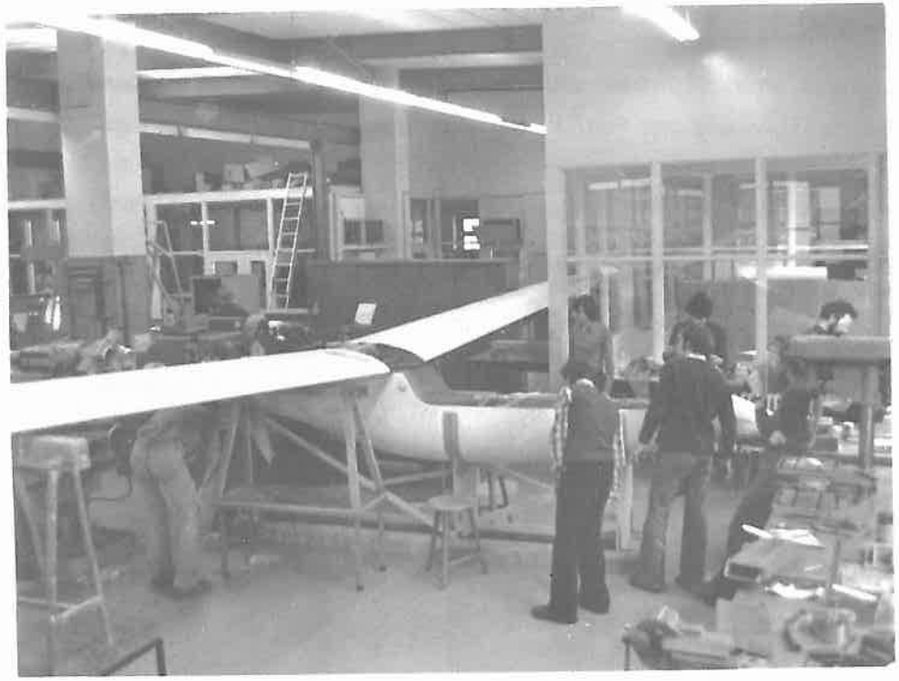
Anschließend wurde das Fahrwerk in die Attrappe eingebaut und der elektrische Antrieb sowie die Verriegelungsmechanik erprobt. Dabei zeigte sich, daß das Fahrwerk mit einem Scheibenwischermotor problemlos ein- und auszufahren ist, daß aber die vorgesehene Verriegelung neu konstruiert werden mußte.
Nach Beendigung der Flugsaison wurde die Innenstruktur des Seitenleitwerks und der Anschluß des Höhenleitwerks am Seitenleitwerk gebaut und in eine Schalenhälfte eingepaßt.

Im Rumpfvorderteil wurden Formteile für den Haubenrahmen und den Untergurt gebaut, die Steuerspanten eingepaßt und das vom Janus übernommene Stahlrohrfachwerk für unsere Zwecke modifiziert.
In die Rumpfröhre wurden die zur Versteifung notwendigen Ringspante eingebaut.

Parallel dazu wurden Teile der Steuerung in den Rumpf eingepaßt.
Der Innenausbau des Rumpfes ist soweit fortgeschritten, daß wir nach Fertigstellung des Flügelanschlusses und des Einbaues der noch fehlenden Steuerungsteile die Oberschale auf die Unterschale aufkleben können. Damit ist der Rumpf dann im wesentlichen fertiggestellt.

Das Seitenleitwerk wurde in den Rumpf eingeklebt. Der Schaumkern des Höhenleitwerks wurde mit Glas belegt und die Beschläge, die zu seiner Montage notwendig sind, fertiggestellt und danach an das Seitenleitwerk angepaßt.

Im Dezember wurden dann die rohbaufertigen Flächen des Janus geliefert und von uns fertiggestellt.



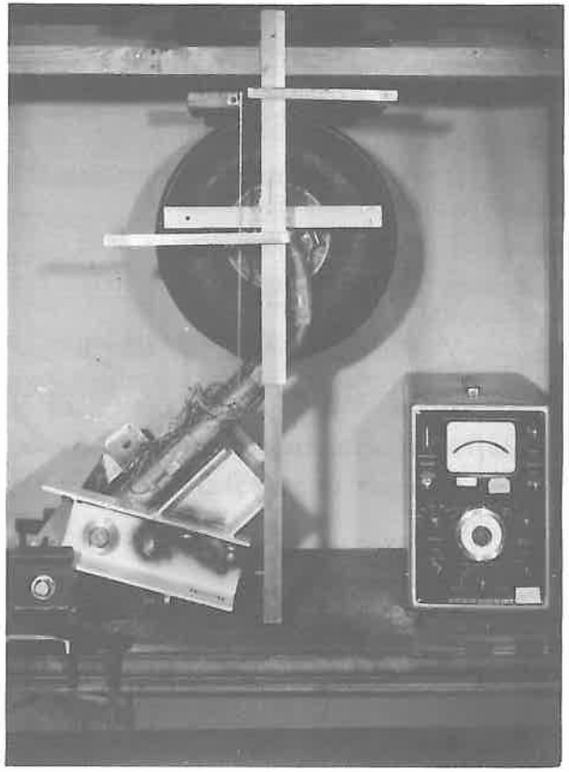
UNTERSUCHUNGEN AM FAHRWERK DER B 12

Im Rahmen einer Diplomarbeit wurde das Fahrwerk, bestehend aus 2 GfK-Schwingen und dem Rad, hinsichtlich seiner Festigkeit und seines dynamischen Verhaltens untersucht. Ziel der Arbeit war es, herauszufinden, ob das von uns gebaute Fahrwerk die gewünschte Federdämpfungs-Charakteristik besitzt und wie sie gegebenenfalls verbessert werden kann.

Dazu wurde ein statischer Belastungsversuch aufgebaut, mit dem die Kraft-Weg-Kennlinien für das Gesamtfahrwerk und die Schwinge bei verschiedenen Reifendrücken aufgenommen wurden. Daneben wurde das Deformationsverhalten mit Hilfe von Dehnmeßstreifen auf einer der beiden Schwingen gemessen und mit den theoretisch ermittelten Werten verglichen. Außerdem wurde im Versuch die Festigkeit des Fahrwerks nachgewiesen. In einem Belastungsversuch, der durch Be- und Entlasten das dynamische Verhalten für eine Vorlast von 7oo kp nachahmte, wurde die Dämpfung ermittelt. Unter der Voraussetzung konstanter Federsteifigkeit und konstanter Dämpfung im gesamten Lastbereich wurde mit Hilfe des Rechenmodells eines Einmasseschwingers das dynamische Verhalten berechnet.

Die Untersuchungen ergaben, daß das Fahrwerk in der vorhandenen Form zum Einbau in die B 12 geeignet ist, infolge seiner hohen Federsteifigkeit aber hinsichtlich seiner Arbeitsaufnahme noch nicht optimal ist.

Zur Reduzierung der Belastungen, die durch den Landestoß auf Rumpf- und Flügelstruktur einwirken, wäre ein Fahrwerk mit geringerer Federsteifigkeit von Vorteil, was eine hohe Arbeitsaufnahme bei geringerer Last bedeutet.
Aus den Versuchsergebnissen wird deshalb eine neue Konzeption des Fahrwerks erarbeitet, die dann ohne Änderungen am Rumpf das bisherige Fahrwerk ersetzen wird.



I D A F L I E G Wintertreffen 1976

Das diesjährige Wintertreffen sollte in der freundlichen Stadt Braunschweig stattfinden. So trafen sich dann auch Anfang März die Akaflieger, um eine Woche lang über ihre Projekte und die damit verbundenen praktischen und theoretischen wissenschaftlichen Arbeiten zu referieren und zu diskutieren.

Zum Auftakt begann Professor Thomas mit einer dreiteiligen Vortragsreihe über die Auslegung von Segelflugzeugen, die bei den Anwesenden auf großes Interesse stieß. Es folgten Vorträge der verschiedenen Akafliegs über:

- Vermessung von Profilmodellen im Freiflug
- Untersuchung des Rumpfanströmwinkels zur Weiterentwicklung der Wölbklappenautomatik
- Untersuchungen der Flügel-Rumpf-Interferenz an Segelflugzeugen im Flugversuch und Vergleich mit der Theorie
- Messung der Belastung von Segelflugzeugen im Flug
- Flugleistungsrechnung für Segelflugzeuge mit Hilfe der mathematischen Programmierung
- Umschlagspunktmessung an der Caproni Calif A 21 S
- Bauweisenvergleich GfK - Kevlar anhand eines Höhenleitwerks

Von großem Interesse für alle Teilnehmer waren auch die Vorträge von Gerhard Stich und "Stacho" Laurson, die die Ergebnisse der Flugeigenschafts- und Leistungsmessung des Sommertreffens 1975 bekanntgaben.

Neben der Vorführung einiger Filme folgte an einem Nachmittag noch eine Besichtigung der DFVLR Braunschweig, die einen kleinen Einblick in die Arbeit der Forschungsanstalt ermöglichte.

Das Treffen klang mit einer allseits gelobten "überdimensionalen" Grillfête aus.

Sommertreffen 1976

Vom 8. - 28. August fand zum 25. Male das Idaflieg-Vergleichsfliegen statt. Anläßlich dieses Jubiläums am 21. August 1976, hielten Professor Wortmann sowie Dipl.-Ing. Zacher Festvorträge. Geladen waren Angehörige und Freunde der Akafliegs, Vertreter der Hochschulen, Vertreter der Segelflugzeugindustrie, der Presse und weitere Gäste aus dem In- und Ausland.

Etwa 1oo Personen trafen sich in der Schloßgaststätte Taxis bei Dischingen, wo Auwi Hennigsen, Vorsitzender der Idaflieg, Teilnehmer und Gäste begrüßte. Anschließend überbrachte Flugsicherheitsinspektor Ziesmann die Glückwünsche des DAeC.

Am Nachmittag besichtigten wir dann auf dem Flugplatz Aalen-Elchingen die Flugzeuge, die zum diesjährigen Treffen mitgebracht worden waren, wobei lebhaft über die Meßergebnisse sowie die neuesten Entwicklungstendenzen im Segelflugzeugbau diskutiert wurde.

Für die Messungen standen uns in diesem Jahr zur Verfügung:

Salto (b=15,5 m); ASW 19; Standard-Cirrus; D 38; DG 1oo; Elfe S 4D; Hornett; Mistral; LS 1 f; Astir CS; Standard-Jantar; Nimbus II; H 6o4; fs 29; Janus; AK 1; Kora V 2.

Dank des hervorragenden Wetters konnten alle vorgesehenen Meßprogramme durchgeführt werden:

- Untersuchungen des Flügel-Rumpf-Überganges mit Wollfäden
- Messung der laminaren Langstrecke an Rümpfen
- Flugeigenschaftsprogramm an elf Flugzeugen mit Zusatzuntersuchungen über Modifikation der Flügelenden
- Auswirkungen von Wasserballast und Leistungssteigerung in einem Verbandsflug zweier Flugzeuge.

UNKSPRECHLEHRGANG

s ist nun schon alte Tradition, daß die Akaflieg jedes Jahr ür den gesamten Luftfahrtverband Berlin einen Lehrgang zum Ererb des beschränkt gültigen Flugfunkzeugnisses durchführt.

er letzte Lehrgang fand von Mitte Januar bis Mitte Februar 1976 tatt. Da die neue LuftPersV vor der Türe stand, die allen Flierkameraden das Funksprechzeugnis zur Pflicht macht, war der Andrang überwältigend.

Normalerweise ist ein Lehrgang mit ca. 3o Teilnehmern voll ausgelastet. In diesem Jahr kamen aber 54 Anwärter, die für den Schein Luftrecht, Postalische Bestimmungen, Luftraum, Luftfahrtorganisationen, Navigation, "request landing instructions" und "erbitte Rollfreigabe" erlernen mußten. Von den Ballönern bis zu den Auspuffpöttern (sprich: Motorfliegern) waren aus allen Sparten Teilnehmer dabei.

Um mit dem umfangreichen Programm in fünf Wochen durchzukommen, waren in der Zeit an zwei Abenden pro Woche jeweils 4 Stunden Unterricht angesetzt.

Der Erfolg bei der anschließenden Prüfung vor der Post und der Bundesanstalt für Flugsicherung rechtfertigte diesen hohen Aufwand: von den gemeldeten Prüflingen konnten - bis auf einige wenige - die neu erworbenen Sprechfunkzeugnisse in Empfang genommen werden.

WETTBEWERB IN DINSLAKEN AUS DER SICHT EINES MANNSCHAFTSMITGLIEDES

Mit 5 Tagen Verspätung - bedingt durch die am Semesterende unvermeidbaren Prüfungen - in Dinslaken eingetroffen, kam ich sofort mitten in den Wettbewerbstrubel. Ich hatte gar keine Zeit, mir die Örtlichkeiten anzusehen, sondern mußte gleich mit aufs Flugfeld, da die Maschinen nach umrundetem Dreieck gerade wieder landeten. Entsprechend groß war an diesem Nachmittag auch die Hektik: Fotoapparat, Barograph, Landemeldung raus und zur Wettbewerbsleitung. Inzwischen Flieger waschen und vorbereiten zum Abrüsten. Bei 5o Maschinen mit 6o Piloten ist die Unruhe, die sich dann auf dem Vorfeld breitmacht, jedem sofort verständlich.

Nachdem wir unsere Flieger dann soweit "nachtfein" gemacht hatten, konnte ich mich daran machen, die Platzverhältnisse zu erkunden. Die meisten von uns kennen die Schwarze Heide und wissen, daß es sich um einen sehr schön angelegten Platz handelt, dem ein ebenso schöner Campingplatz angegliedert ist, auf dem man sich sofort wie zu Hause fühlt.

Morgens begann unser Tag - in üblicher Akaflieg-Manier - mit einem ausgedehnten Frühstück, das alles umfaßte, was der Magen so früh schon vertrug, um einen gemütlichen Start in den anschließenden

harten Wettkampftag zu erhalten. Nach dem Frühstück begaben wir uns dann mit Piloten, Barographen, Karten und Schreibzeug zum Briefing, wo wir dann in der Regel davon unterrichtet wurden, daß bereits ein Dreieck oder Zielrückkehr-Flug angesetzt sei. Nach einem kritischen Blick auf die morgens noch sehr tiefhängende Wolkendecke und mit einem leisen Zweifel für die vom Wetterfrosch abgegebene Wettervorhersage machten wir uns ans Aufrüsten und schoben das Flugzeug an den Platz, den uns die Start-Reihenfolge vorschrieb.

Und dann warteten wir auf das Heben der Wolkendecke!

Bei einer Basis von 600 m wurde dann das Startzeichen gegeben. Ab jetzt ging es Schlag auf Schlag und binnen einer Stunde waren alle 50 Maschinen in der Luft und wir von der Bodentruppe konnten uns als nächstes etwas geruhsameren Aufgaben widmen die da waren:

Abwaschen, Einkaufen, Kontakte knüpfen, Sonnenbaden (sofern möglich) usw. Auf dem gesamten Zeltplatz wurden die Funkgeräte auf die entsprechende Frequenz und Lautstärke eingestellt, um dann mit einem Ohr auf "sein" Rufzeichen zu hören und mit dem anderen Udo Lindenberg zu lauschen, der - dank unseres eifrigen und unermüdlichen Bemühens - binnen kürzester Zeit zum meistgespielten Popstar auf der Schwarzen Heide wurde.

Wer aber nun denkt, den Aufgaben als Mannschaft sei damit Genüge getan, der irrt! Meistens dauerte es nicht allzulange nach Meldung des letzten Abfluges als die Wettbewerbsleitung schon die ersten Absaufer bekanntgab. Das hieß dann für die jeweilige Mannschaft: Landemeldung holen, Hänger raus, Auto davor, kurzer Blick auf die Landkarte und ab die Post. Wir waren in dieser Hinsicht jedoch mit unseren Piloten Curt und Jürgen ausgesprochen zufrieden, da sie die Rückholtouren auf ein Minimum beschränkten. Und die gelegentlichen Absaufer nahmen wir als willkommene Abwechslung, einmal die nähere (oder weitere) Umgebung der Schwarzen Heide kennenzulernen.

Da der Juni sich in diesem Jahr ausgesprochen trocken entwickelte, gab es während der 14 Wettbewerbstage auch nur 3 Tage, die neutralisiert wurden. So hatten wir dann auch noch die Gelegenheit, uns einmal ganztags vom Platz zu entfernen. Diese Zeit verbrachten wir dann einerseits mit Ausflügen nach Arnheim (Holland) und Düsseldorf, das dritte Mal haben wir uns dem von der Wettbewerbsleitung vorgeschlagenen und organisierten Programm "Besichtigung August-Thyssen-Hütte" angeschlossen.

Alle drei neutralisierten Tage brachten neben der Abwechslung auch die notwendige Entspannung für die gestreßten Piloten (aber auch Mannschaften), so daß der Kampfgeist dann wieder ungebrochen war.

Am Abend des letzten Wertungstages wurde eine große Abschluß-Fête von der Wettbewerbsleitung organisiert, wo sich Piloten und Mannschaften einmal so richtig "menschlich näherkommen" sollten. Das klappte dann auch so gut, daß die letzten sangesfreudigen Teilnehmer erst frühmorgens die strapazierten Stimmbänder zur Ruhe kommen ließen und sich ins Zelt begaben.
Am nächsten Morgen erschienen wir dann reichlich verschlafen zur offiziellen Siegerehrung. Jürgen und Curt hatten sich durch ihre guten Plätze die Qualifikation für den Wettbewerb in Faßberg 1976, Niedersachsen-/Berliner Meisterschaften, erflogen. Die sportlichen (und menschlichen) Erfolge lassen diesen Wettbewerb sicher jedem, der daran teilgenommen hat, eine schöne Erinnerung sein.

SEGELFLUGMEISTERSCHAFTEN NIEDERSACHSEN/BERLIN 1976

Auf nach Faßberg hieß es am 26. Juni 1976 für eine Gruppe Akafflieger aus Berlin. Der dort inmitten der Heide zwischen Lüneburg und Celle gelegene Bundeswehr-Fliegerhorst war in den folgenden 14 Tagen Austragungsort der Segelflugmeisterschaften Niedersachsens und Berlins.
Die noch recht junge Flugsaison hatte uns bereits mit guten Wetterlagen verwöhnt. Da wir daher jederzeit mit einem Wetterumschwung rechneten, hatten wir es nicht versäumt, Gummistiefel und Regenjacken mit einzupacken. Doch Petrus strafte unser Unken Lügen und bot uns zwei Wochen Segelflugwetter, wie es bisher wohl keiner der Teilnehmer bei einem Wettbewerb in unseren Breiten erlebt hatte.
An 12 Wertungstagen flogen die insgesamt 61 Piloten rund 16o ooo Überlandkilometer. Noch eindrucksvoller wird dieser Erfolg, wenn man bedenkt, daß es nur an wenigen Wertungstagen Wolkenbildung gab und der größte Teil der Flugstrecken bei Blauthermik mit meist mäßigen Steigwerten und Basishöhen von oft wenig über 1ooo m Höhe zurückgelegt wurden. Entsprechend unterschiedlich waren auch die Geschwindigkeiten, die in der GfK-Klasse - Standard- und Offene Klasse wurden gemeinsam gewertet und durch Reduzierfaktor ausgeglichen - zwischen 5o und 95 km/h und bei den Holzvögeln der Club-Klasse zwischen 4o und 8o km/h lagen.
Für die Akaflieg Berlin nahmen Curt (Sb 5), Jürgen (Std.-Cirrus) und Wolfgang (Club-Libelle), der sich über den C-Kader qualifizierte, teil.
Wie die meisten der Teilnehmer hatten auch wir unsere Zelte und Wohnwagen zu einer kleinen Wohnburg in der uns zur Verfügung gestellten Waldschneise gruppiert. Die Mitte der "Burg" wurde zum Kommunikationszentrum deklariert, in der wir gemeinsam kochten, aßen und die neuesten Tagesereignisse diskutierten.
So z.B. die Mückenplage, die die Piloten am ersten Wertungstag vor ganz besondere Probleme stellte: Über Nacht hatte in den Bereich der Heide eingeflossene feuchte Luft ganze Schwärme von ihnen aktiviert; bereits nach wenigen Flugminuten war von den vorher blank

geputzen und polierten Vorderkanten der Tragflächen nichts mehr zu sehen. Eine Unzahl toter Insekten verschlechterten die für Verschmutzungen sehr empfindlichen Segelflugprofile und ließen uns in den schwachen Aufwinden kaum mehr steigen. Viele kämpften an diesem Tage eine Stunde und länger in Krepel-Höhen (um 3oo m), um so noch einige Kilometer mehr Flugstrecke zu schaffen. Ein paar Piloten traf die Mückenplage besonders hart - unter ihnen auch Jürgen - die danach, dem Ziel schon greifbar nahe, noch "zu den Kühen" mußten.

Am folgenden Tag hatten sich bereits wieder trockene Luftmassen durchgesetzt und Temperaturen von über 3o° C machten Piloten und Bodenmannschaften im weiteren Verlauf des Wettbewerbs gleichermaßen zu schaffen. Auch die Wettbewerbsleitung hatte es bei dieser extremen Wetterlage nicht leicht, optimale Tagesaufgaben zu stellen. Selbst die hervorragende Beratung durch die "Wetterfrösche" konnte nicht verhindern, daß an drei Tagen sämtliche Flugzeuge der Standard-Klasse per Hänger nach Faßberg zurückgeholt werden mußten.

Wenn, wie schon erwähnt, die von uns so geschätzten Cumuli als Thermikwegweiser ausblieben, war es unbedingt geboten, sich der Nachbarschaftshilfe der Konkurrenten zu bedienen, um frühzeitige Außenlandungen zu vermeiden. Wegen der unmittelbaren Nähe der anderen Flugzeuge erfordert diese Taktik neben der sicheren Beherrschung des eigenen Flugzeuges auch ein hohes Maß an Konzentration. Als Tagesaufgaben wurden Strecken zwischen 2oo und 4oo km auf Zielrück-, Dreieck- und Mehreck-Kursen ausgeschrieben. Erlebnis- und lehrreiche Flüge führten uns nach Süden bis in die Nähe des Harzes und Westen bis Osnabrück, der nördlichste Wendepunkt lag bei Zeven. In der Gesamtwertung erzielte Jürgen durch sehr gleichmäßige Flugleistungen einen hervorragenden 5. Platz in der Gesamtwertung knapp hinter Carsten Lindemann, der sich die Berliner Meisterschaft erflog, und sicherte sich damit die Teilnahme an den Deutschen Segelflugmeisterschaften 1977. Wolfgang belegte, unter 39 Teilnehmern einen guten 18. Platz in der Gesamtwertung.

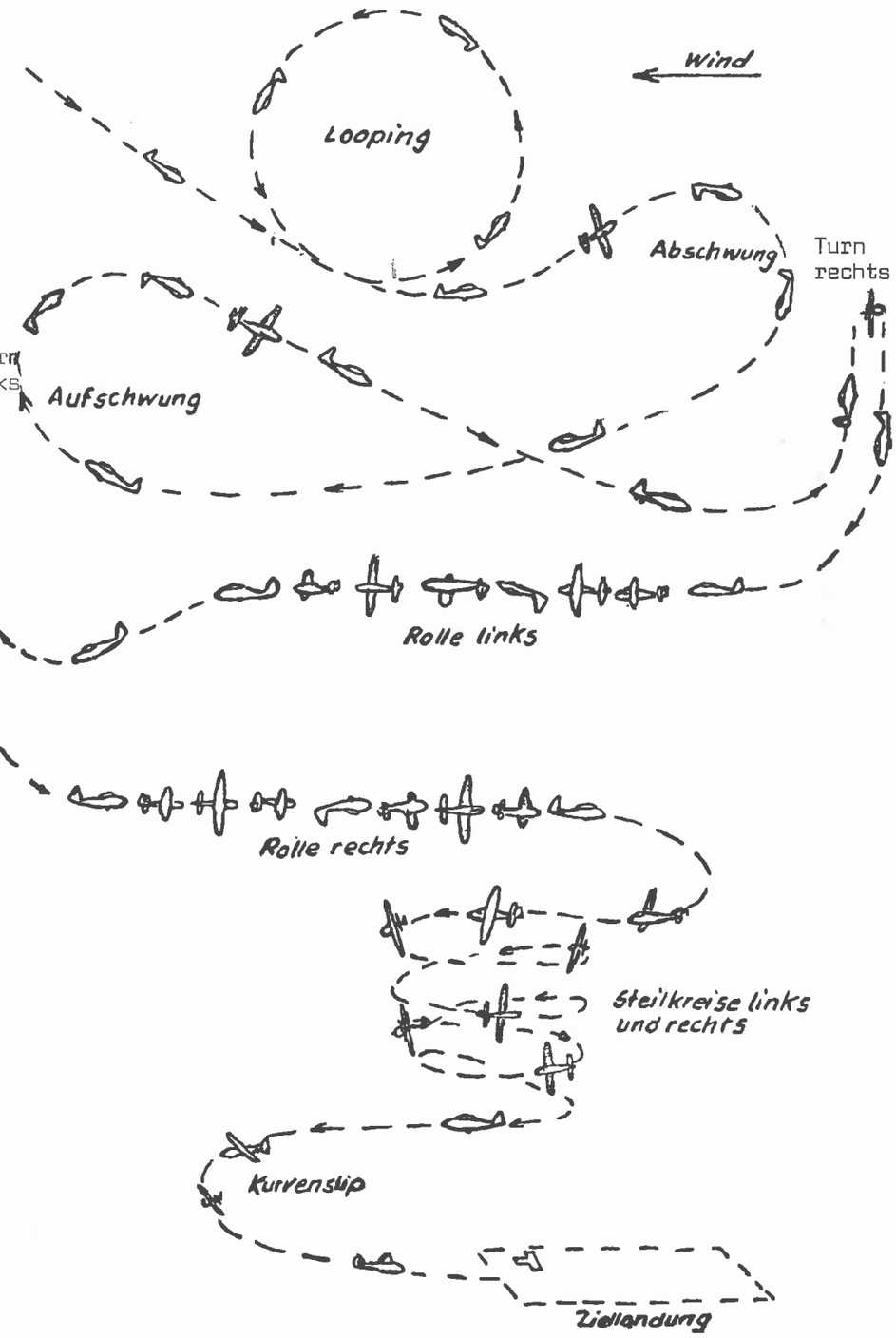
S E G E L K U N S T F L U G

Vom 9. bis 15. Mai 1976 führte der Baden-Württembergische Luftfahrtverband in Weinheim/Bergstraße einen Kunstfluglehrgang durch. Von uns waren dabei: Herbert Märtin und Achim Leutz. Erstes Ziel des Lehrgangs war die sichere Beherrschung eines Segelflugzeuges auch in ungewöhnlichen Fluglagen. Das zweite Ziel war der Erwerb der Kunstflugberechtigung. Als Fluglehrer standen uns Victor de Beauclair, Kurt Ehmann (zeitw.), Theo Heckmann, Hans Schäfer und Egon Ziesmann zur Verfügung. Geschult wurde auf 2 Blaniks und 2 Lo 1oo. Der einzige Regentag während dieser Woche wurde genutzt mit einer interessanten Besichtigung der Segelflugzeugfirma Rolladen-Schneider, wo ohne Geheimniskrämerei die Fertigung der LS-Flugzeuge gezeigt wurde. Während des Kunstfluglehrganges tauchte dann auch des öfteren Walter Schneider mit dem LS-3-Prototyp auf, um konstruktive Änderungen im Flug zu erproben.

Zur Kunstflugschulung selbst sei gesagt, daß es zunächst nicht einfach war, die Erregung vor dem bevorstehenden Abenteuer zu unterdrücken. Aber unter der sachkundigen Leitung der Fluglehrer wurde bald deutlich, daß Kunstflug keineswegs ein Abenteuer darstellt. Die Knie zitterten daher nur vor lauter "Konzentration", wenn z.B. der Horizont eine 36o°-Rolle vollführte.

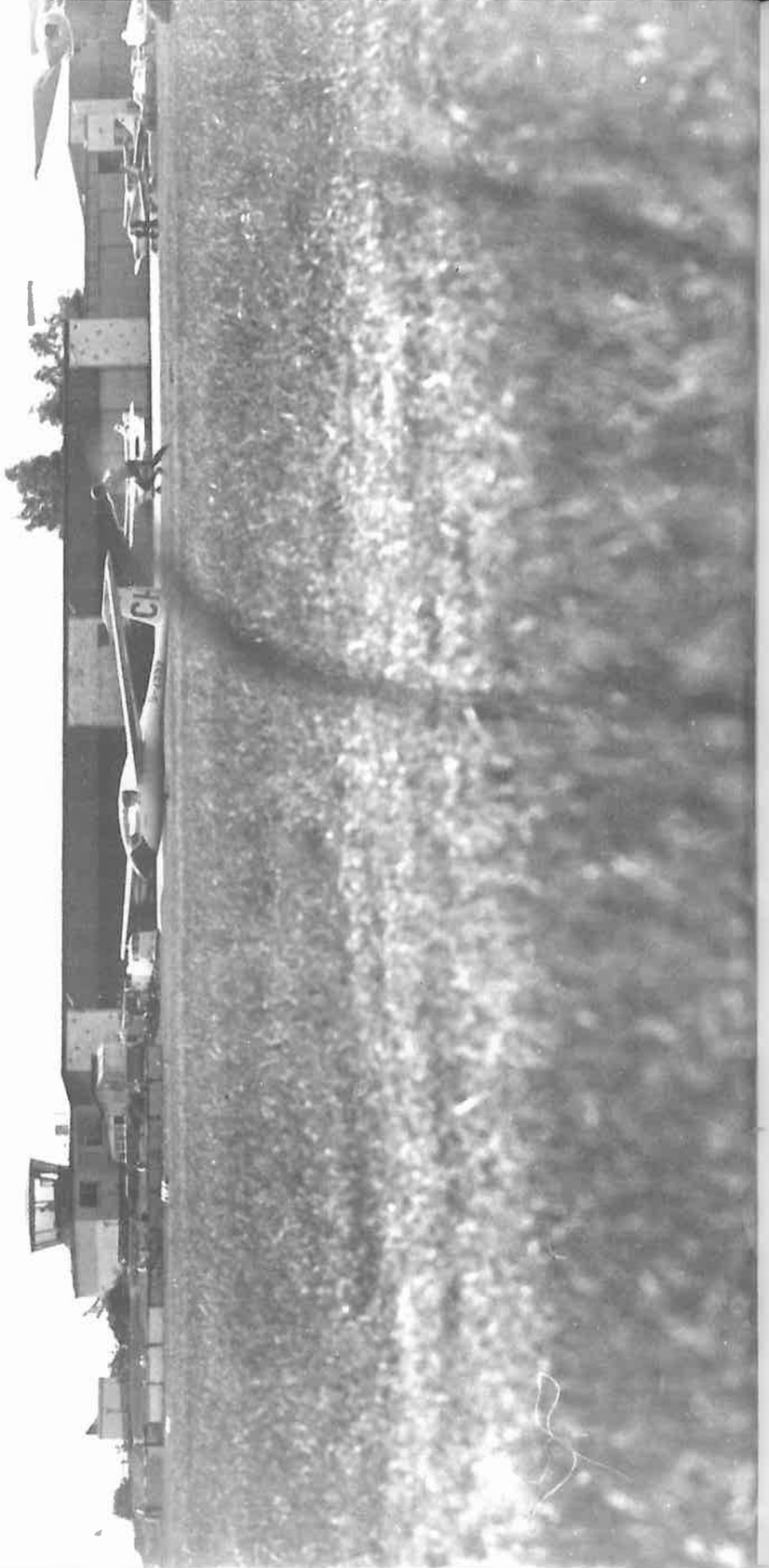
Voraussetzung für den Kunstflug ist in erster Linie eine fundierte theoretische und fliegerische Ausbildung. Diese wurde dann auch par excellence vermittelt. Zunächst wurden die Figuren theoretisch durchgesprochen, dann wurde am Doppelsteuer geübt und erst danach durften die Übungen einsitzig geflogen werden. So reihte sich eine Figur an die andere, bis schließlich das ganze Prüfungsprogramm "saß".

Die neu kreierte Figur "eingesprungener Schulter-Märtin" (eine schwierige Ableitung des Turn) war nur für die Kür zugelassen. Das Pflichtprogramm sah wie folgt aus:



Alles in allem ein gelungener Lehrgang, der neben dem erfolgreichen Abschluß noch den weiteren Vorteil hatte, daß er - dank der Initiative von Hans Haack - als Fluglehrer-Fortbildungslehrgang (erforderlich durch die neue LuftPersV) amtlich anerkannt wurde. Dank sei vor allem der vorbildlich organisierten und der herzlichen Aufnahme der "Berliner Mafia" in Weinheim gesagt, insbesondere gilt dies für Theo Heckmann.

Berliner Mafia
von links: Karl Hegenbarth, Hans Haack, Herbert Märtin, Achim Leutz, Willibald Sack, Rainer Welz



H E R T E L - L E H R G A N G 1975

"Zum Flughafen wollen Sie? Na, dann fahr'n Se man mal über diesen Berg in den Ort rein und hinter den Bahngleisen kommt nach rechts ein Schild zum Flughafen. Dem können'se nachfahren!" Es war kurz vor 2o.oo Uhr und ab 2o.oo Uhr, so hieß es, könne man sich als Hertel-Teilnehmer auf dem Flugplatz einfinden.

So weit so gut, doch mit dem Finden, so kurz vor dem Ziel, war das man so eine Sache. Am nächsten Bahnübergang machte ich darum noch einmal Halt und erzählte meinen Vers aufs Neue. "Ja, da müssen Sie zurück bis zu den großen Bäumen und dann rechts." Tatsächlich, "Am Flughafen" hieß das Straßenschild, aber von einemWegweiser fehlte jede Spur. - Und dann kamen linker Hand dunkle, flache Gebäude. Anhalten, aussteigen, gucken. Die flachen Dinger waren scheinbar die Unterkünfte, aber ich sah kein Licht. Aus dem Bau - die Flugzeughalle, wie sich später herausstellte - hörte ich Geräusche und dann tat sich eine Schiebetür auf. "Guten Abend, ich komme aus Mainz und will hier zum Segelfliegen bei der Akaflieg Berlin." "Können Sie denn Fliegen?" Oh Gott, in Gedanken war ich schon oft in der Luft gewesen und das Handbuch des Segelfliegens von W. Hirth (Ausgabe 1941) kannte ich ganz gut. "Ich will an dem Hertel-Lehrgang teilnehmen." "Na, da gehen Sie mal in das Gebäude, der Eingang ist an der anderen Seite. Dort sind bestimmt schon welche." Ich ging also zum anderen Ende des Gebäudes. Hier gab es immer noch kein Licht. Plötzlich stand ich in einem langgestreckten Raum, sparsam von ein paar Kerzen erleuchtet. Ich stellte mich vor und mein Gepäck auf die Erde. Die Begrüßung erfolgte ohne großen Bahnhof, denn wer bis in diese abgelegene Ecke gekommen war, konnte nur einer sein, der Fliegen kann oder es lernen wollte. Und von der zweiten Kategorie kamen im Laufe des Abends noch ein paar Kandidaten. Einer davon betrat die Unterkunft von der Terrassenseite aus. Er hatte bei der Suche nach selbiger mit seinem Käfer das gesamte Flugfeld umrundet.

Die Räumlichkeiten und die Hausordnung waren schnell durchschaut. Es gab den Affenstall, dort pennen die gewöhnlichen Flieger und

Anfänger; im Prominentenstall machen Spezialisten wie Fluglehrer und Windenfahrer Quartier und im Tantenstall dominiert der Rest - im Wesentlichen die Weiblichkeit.
Am nächsten Morgen ging dann der offizielle Lehrgang, sprich Flugbetrieb los. 14 Neulinge und 6 erfahrene Akaflieger, die das Bodenpersonal - Windenfahrer, Verpflegungsmanager, Fluglehrer - ausmachten. Geschult wurde auf zwei ASK 13 (eine war von einem befreundeten Verein ausgeliehen). Vorher erfolgte jedoch die Einweisung in den Flugbetrieb, nüchterne Theorie über das Fliegen im allgemeinen und im besonderen. An einer Tafel über dem Kamin demonstrierte Gerd welche Gefahren beim Flugbetrieb lauern und wie es aussieht, wenn man sich nicht an die Flugplatzordnung hält (Gott sei Dank nur auf der Tafel!).
Und dann ging man zum praktischen Teil über. Als erstes wurde jedem ein korrekter Landeanflug, Queranflug und Endanflug vorgeführt, wobei man in den Rudern schon mitfühlen durfte. Seil straff! Fertig! Frei! Ein aufregendes Gefühl, dieser erste Start. Ohne Horizontbild geht es steil aufwärts. Der Fahrtwind pfeift durch die Lüftung. Und weiter geht es nach oben. Links und rechts aus dem Kabinenfenster sieht man die Landschaft. Dann geht das Flugzeug langsam in die Waagerechte und das Seil klinkt aus. Wie ruhig es hier oben ist! Gerd erklärt die Geographie: "Hier unter uns, das ist das Wasserwerk. Da hinten liegt der Kaliberg. Und da drüben beginnt das Beschränkungsgebiet. Es folgen Kurven, lange weiche Bögen und dann noch der Hinweis:"Über der Position gilt: Höhe mind. 15o m. Das ist sehr wichtig!" Landeanflug, Queranflug, Endanflug in natura. Und dann die Landung - sehr gekonnt - vom Fluglehrer.
Bei den nächsten Starts hieß es, Mitfühlen in den Rudern,um zu spüren, wieviel Bewegung für die Ruderausschläge notwendig sind. Und dann begann das "selbständige" Fliegen. Wenn bloß dieser komische Faden vor der Haube nicht wäre. Nie zeigt er die Mitte, dafür umso häufiger stark rechte oder stark linke Tendenzen. Dabei gibt es so viele andere Instrumente zu beobachten. Aber unsere Fluglehrer sagen:"Der Faden muß immer stimmen. Nur dann stimmt die Anzeige der

Instrumente." Rollübung auf den Kaliberg zu. Der Blick auf den Höhenmesser zeigt knapp 25o m. "Ich fliege zur Position," vermelde ich. "Gut, kannste machen". Die folgende Landung ist kein Glanzstück, denn erst nach ca. 4oo m hinter dem Lande-T kommt die ASK 13 zum Stehen. "Du hast den schwachen Gegenwind nicht beachtet." Ferner war mein Queranflug zu nah am Platz und das Abfangen zu früh erfolgt. Nach diesen Erklärungen des Fluglehrers trabten auch schon die Schieber an, um den Piloten beim Rücktransport des Flugzeuges zu unterstützen.
Bei mittelprächtigem Flugwetter konnten wir in der ersten Woche jeder ca. 3o Starts absolvieren. Es zeigten sich sichtbare Fortschritte. Doch jeder kämpfte mit anderen Unarten des Fliegens. Für den einen war das erforderliche Vorhalten beim Start ein Problem, was zumeist in einer schlangenförmigen Bewegung am Seil endete. Andere wieder setzten das Flugzeug bei der Landung etappenweise auf. (Am Startwagen wurde laut mitgezählt!) Für mich waren es die Landungen, mit denen ich die letzten "Weiten-"Rekorde einstellte.
Überhaupt waren wir ein bunter Haufen: Thomas, angehender Zoologe, hielt am Startwagen ständig Ausschau nach allerlei Getier. Er war mit Josephine per Fahrrad nach Ehlershausen geradelt. Jürgen putzte während der Flug-Pausen sein Auto auf Hochglanz. Manfred half ihm dann bei der Lösung anfallender technischer Probleme.
Nach einem guten Frühstück den ganzen Tag Fliegen, zwischendurch ein paar Stück Kuchen und/oder belegten Brötchen und abends warme Mahlzeit in drei Gängen, wobei der "chef de la cuisine" ein wahres Lob verdient, das ließ wenig Kräfte für spät-abendliche Unternehmungen. Obendrein galt ja auch: 24 Stunden vor und hinter dem Flieger kein Alkohol.
Die zweite Woche des Hertel-Lehrgangs sah dann etwas anders aus. Der Wind frischte stark auf und die Sonne war auch nicht mehr die gleiche. Trotzdem wurde - soweit möglich und Regenschauer schrecken auch niemanden zurück - geflogen. Zwischendurch hatten wir dann noch Gelegenheit zu verschiedenen Besichtigungsunternehmungen wie z.B. Besuch des Klosters in Wienhausen, des Bomann-Museums und

nicht zuletzt der Altstadt von Celle mit seinem Fachwerkidyll, wobei ein Besuch der von Akafliegern bevorzugten Eisdiele selbstverständlich nicht fehlte. An diesem Abend nutzten wir dann den Anlaß zum eigentlich obligaten Besuch einer "berühmten Destille" in Ramlingen. Der Stoff, der dort ausgeschenkt wird, läßt so manchen träumen, beim Genuß und auch danach. Wahre Heldentaten und heroische Schlachtrufe wie "Badenser, samm'le!" fanden in dieser Atmosphäre ihren Ursprung. Siegfried ließ es sich nicht nehmen, mit einem Vorwärtssalto über die brusthohe Vorgartenhecke das Lokal zu verlassen, worauf der schon genannte Schlachtruf zwecks gemeinsamen Aufbruchs erscholl.
Von den 14 Hertel-Teilnehmern haben sich trotz der ungünstigen Wetterlage in der zweiten Woche 11 freigeflogen, wobei Jürgen es als erster packte. Sein Fluglehrer konnte ihm bei der Gratulation den verdienten bunten Strauß Feldblumen überreichen und der Rest der Truppe ihm kräftig den Hintern "massieren" - zur Steigerung des Thermik-Gespürs. Diejenigen, die das Klassen- sprich Lehrgangs-Ziel nicht erreicht hatten, durften am darauffolgenden Wochenende im Fach Freifliegen das Versäumte nachholen. Dazu gehörte auch ich.

Insgesamt waren es 14 unbeschwerte Tage in frischer Luft und lustiger Gesellschaft, die man nicht so schnell vergessen wird.
Und für die Akaflieg Berlin haben sich aus diesem Hertel-Lehrgang inzwischen 4 neue Mitglieder rekrutiert.

1o. A L T H E R R E N T R E F F E N

Eine seit 1955 bestehende Tradition von AH-Treffen in zweijährigem Turnus führte dazu, daß sich wieder ca. 25 Alte Herren mit Frau, Kind, Hund, Kegel usw. am 14. und 15. Juni 1975 in Ehlershausen versammelten.

Steigende Exklusivität verriet sich einmal darin, daß sogar drei Motorflugzeuge einfielen, ferner in dem Umstand, daß mit dem Burgdorfer Kreisblatt ein Interview stattfand, worüber ein netter Artikel veröffentlicht wurde.

Statt Flugwetter war wieder mal mehr Fliegerwetter, was aber alle Teilnehmer nicht davor abhielt, die obligate AH-Sitzung mit Neuwahl und strategischen Beschlüssen zu absolvieren, Erinnerungen auszutauschen, Anregungen zu geben, Nachwuchssorgen zu diskutieren, viel Filme und Dias zu beäugen, Gaststarts zu machen, die neue Halle der fliegenden

Alten Herren zu begutachten, rustikal zu schmausen, gemeinsam zu bechern und, und, und ...

Das 1o. Altherren-Treffen bewies sicher, daß diese inzwischen lieb gewordene Veranstaltung aus dem Gruppenleben schwer wegzudenken ist.

So wird dem Großen Vorsitzenden der erlauchten Altherrenschaft nichts anderes übrig bleiben, als zum nächsten Treff in 1977 zu laden, wobei für die Steigerungsmöglichkeit einige Phantasie vonnöten sein dürfte.

AKTIVITÄTEN AUS DEM KREISE DER ALTHERRENSCHAFT

Gerhard von dem Hagen
ist jetzt Mitglied der Segelflugkommission im Deutschen Aero Club und damit weiterhin bemüht, einen aktiven Beitrag für die Bewältigung genereller Segelflugprobleme zu leisten.

Professor Dr. Heinrich Hertel
unser Ehrenmitglied, beging am 13. November 1976 in ungebrochener Frische seinen 75. Geburtstag. Zahlreiche Würdigungen erschienen in der Fachpresse, so daß an dieser Stelle auf den Beitrag im AERO KURIER (1/77) verwiesen werden kann.

Georg Jaeckel
Oberstleutnant im BMVG ist als Verbindungsoffizier zwischen Ministerium und Deutschem Aero Club tätig. Bekanntlich ist er auch seit längerem in einer Luftwaffen-Sportfliegergruppe besonders engagiert.

Dr. Horst Laucht
erflog sich den 2. Platz im dezentralen Deutschen Segelflug-Wettbewerb 1976, und zwar in der Clubklasse-Hauptkonkurrenz (Einzelwertung).

Hans-Werner Lerche
Richter im Bundespatentgericht, wurde aufgrund seiner früheren Verdienste als Testpilot in Los Angeles zum Ehrenmitglied der "Society of Experimental Test Pilots" ernannt.

Friedrich Tanneberger
ist auf dem 51. Deutschen Luftfahrertag zum Vorsitzenden der Technischen Kommission im Deutschen Aero Club gewählt worden.

EHRENMITGLIEDER

Prof. Dr. Heinrich Hertel
Horst Remm

AKTIVE MITGLIEDER

Rainer Döring
Gerd von dem Hagen
Jürgen Hauer
Konrad Herz
Wolfgang Gieseke
Wulf Kahle
Manfred Koske
Ralph Kostrzewski
Curt Kranz
Brigitte Kümmerling
Ronald Liepold
Klaus Maßwig
Herbert Märtin
Kai Mertins
Bernward Miny
Walter Müller
Bertram Schier
Gerd Schönleber
Ulrike Schönleber
Martin Thöndel
Jürgen Thorbeck

RESSORTS / RESSORTLEITER

RESSORTS	RESSORTLEITER 1975	RESSORTLEITER 1976
Wissenschaft	Schönleber	Thorbeck
Flugbetrieb	Kahle	Mertins
Werkstatt	Thorbeck	Liepold
Gebäude und Anlagen	Märtin	Miny
Schriftführung	Kümmerling	Kümmerling
Kasse	Kämper	Schönleber
Geschäftsführender Vorsitzender	Kahle	Mertins

VORSTAND DER ALTHERRENSCHAFT

Vorsitz	Prof. Claus Oehler
Kasse	Wolfgang Zacharias
Schriftführung	Achim Leutz
Archiv	Hans Joachim Wefeld

ALTE HERREN

Volkmar Adam
Joachim Alpheis
Detlef Alwes
Dr. Hans-J. Aminde
Michael Arndt
Dieter Detlef Behrndt
Dieter Blumberg
Eberhard Bremer
Dr.Hans-J. Brockmann
Dietrich Brönner
Helmut Bunk
Horst von Damm
Kurt Deunert
Rodrick Differt
Arno Dörrscheidt
Hans-Jürgen Dudenhausen
Carl-Gustav Esche
Dr. Frank Etzold
Dr. Wolfgang Fastabend
Erich Fleischhauer
Johannes Frauendienst
Dr. Walter Freitag
Ernst-Günther Friedrichs
Franz Frodl
Hermann Ganschow
Werner Graeber
Thorsten Griese
Erich Grosser
Gerhard von dem Hagen
Günter Hager
Gerhard Hefer
Dr. Wolfgang Herbst
Fred Hermannspann
Ulrich Hesse
Christoph Hofmann
Friedrich Hoffmann
Egbert Hoffmann
Dr. Karl-Dieter Huhold
Kurt van Hüllen
Wulf Kahle
Georg Jaeckel
Dr. Jochen Kassner
Konrad Kauffmann
Gerald Klein
Vincenz Kloss
Siegfried Knemeyer
Eike Knopf
Dr. Klaus Kopfermann
Felix Kracht
Curt Kranz
Rudolf Krahn
Walter Krieger
Hellmut A. Krüger
Rudolf Lachenmann
Dr. Horst Laucht
Jutta Lentz
Jörg Lentz
Otto Lentz
Hans-Werner Lerche
Achim Leutz
Wilhelm Loh
Hans-Werner Mattig
Herbert Märtin
Reiner Mehlhose
Horst Micke
Rolf Model
Friedrich Möhlmann
Dr. Waldemar Möller
Eduard Neumann
Heiner Neumann
Kurt Nickoll
Dr. Claus Oehler
Rudolf Ott
Uwe Peter
Werner Prautsch
Dieter Reich
Hannes Ross
Walter Schilo
Leo Schmidt
Julius Schuck
Dietrich H. Schwencke
Peter Slawik
Winfried Specowius
Dr. Lothar Speidel
Dr. Ernst Sperling
Dr. Rainer Stemme
Walter Stender
Curt Student
Fritz Tanneberger
Dr. Kurt Tank
Dr. Hans-J. Thomas
Anton Tröger
Giselher Übel
Klaus Vießmann
Jürgen Voigt
Gustav-Adolf Wachsmuth
Hans Joachim Wefeld
Wilhelm Werner
Martin Winter
Wolfgang Zacharias
Burkhardt Zelter

FLUGBETRIEBSSTATISTIK 1975

		Starts	Stunden	km
ASK 13	D-2o18	1.282	31o	1.812
ASK 13	D-o644	249	27	-
Ka 6 E	D-o76o	34o	355	5.59o
Club-Libelle	D-2461	141	98	1.6oo
Std.Cirrus	D-2999	167	232	6.956
	Gesamt	2.179	1.o22	15.958

Windenstarts: 2.243
Luftfahrerschein: 3
Fluglehrer: 2

FLUGBETRIEBSSTATISTIK 1976

		Starts	Stunden	km
ASK 13	D-2o18	1.427	239	1.363
ASK 13	D-o644	312	33	-
Ka 6 E	D-o76o	229	144	9oo
Club-Libelle	D-2461	211	153	4.725
Std.Cirrus	D-2999	65	2o4	9.182
	Gesamt	2.444	773	16.17o

Windenstarts: 2.437
Luftfahrerschein: 1

Wir danken herzlich für die Unterstützung in den Jahren 1975 / 1976:

Akzo-Chemie, Emmerich
Aral, Berlin
Awuko-Schleifmittel KG, Hannoversch-Münden
Butzke-Werke, Berlin
Blanc & Co., Oberderdingen
Barigo, Schwenningen
Blickle, Rosenfeld
Bosch GmbH, Berlin
Bundesverband Deutscher Stahlhandel, Berlin
Bizerba-Werke, Bahlingen
BASF, Ludwigshafen
Chemische Werke Hüls AG., Marburg
Ceresit-Werk, Unna
Desowag-Chemie, Berlin
Dietz & Sohn, Neustadt/Coburg
Degussa, Frankfurt
Eichenauer, Kandel
Elwa, München
Freudenberg, Weinheim
Frauendienst, Gauting
Dr. Freitag, Berlin
Geta-Werk, Attendorn
Gossen, Berlin
Gevetex-Textilglas GmbH., Düsseldorf
Grosser, München
ITT, Stuttgart
Interglas, Ulm
Jaeckel, Alfter-Witterschlick
Karcher-Schraubenwerke, Waiblingen
Klein, Rückersdorf
Krieger, Hamburg

Mobil Oil AG., Hamburg
Maussner, Celle
Maier KG., Nürnberg
Mattig, Telgte
Neumann, München
Norddeutsches Drahtseilwerk - Brinkmann, Syke
Neuberger Meßinstrumente KG., München
Niewerth, Burgdorf
Opel, Rüsselsheim
Osram, München
Pilar, Berlin
Röhm GmbH., Darmstadt
Rave, Hamburg
Resopal-Werk Römmler GmbH., Groß Umstadt
Ross, Solalinden
Roos, Berlin
Schramm AG., Offenbach
Stiebel-Eltron, Holzminden
Sonnenschein, Berlin
Shell, Berlin
Schwarzwälder Textilwerke, Schenkenzell
Später GmbH., Berlin
SWF Gustav Rau, Bietigheim
Stock AG., Berlin
SW-Service Heike Stendel, Hamburg
Urbanek, Nürnberg
Vereinigte Glaswerke, Aachen
Varta, Berlin
Valvo-Werke, Hamburg
VFW Fokker GmbH, Bremen
Wieland-Werke, Ulm
Wirtschaftsverband Berliner Brauereien, Berlin