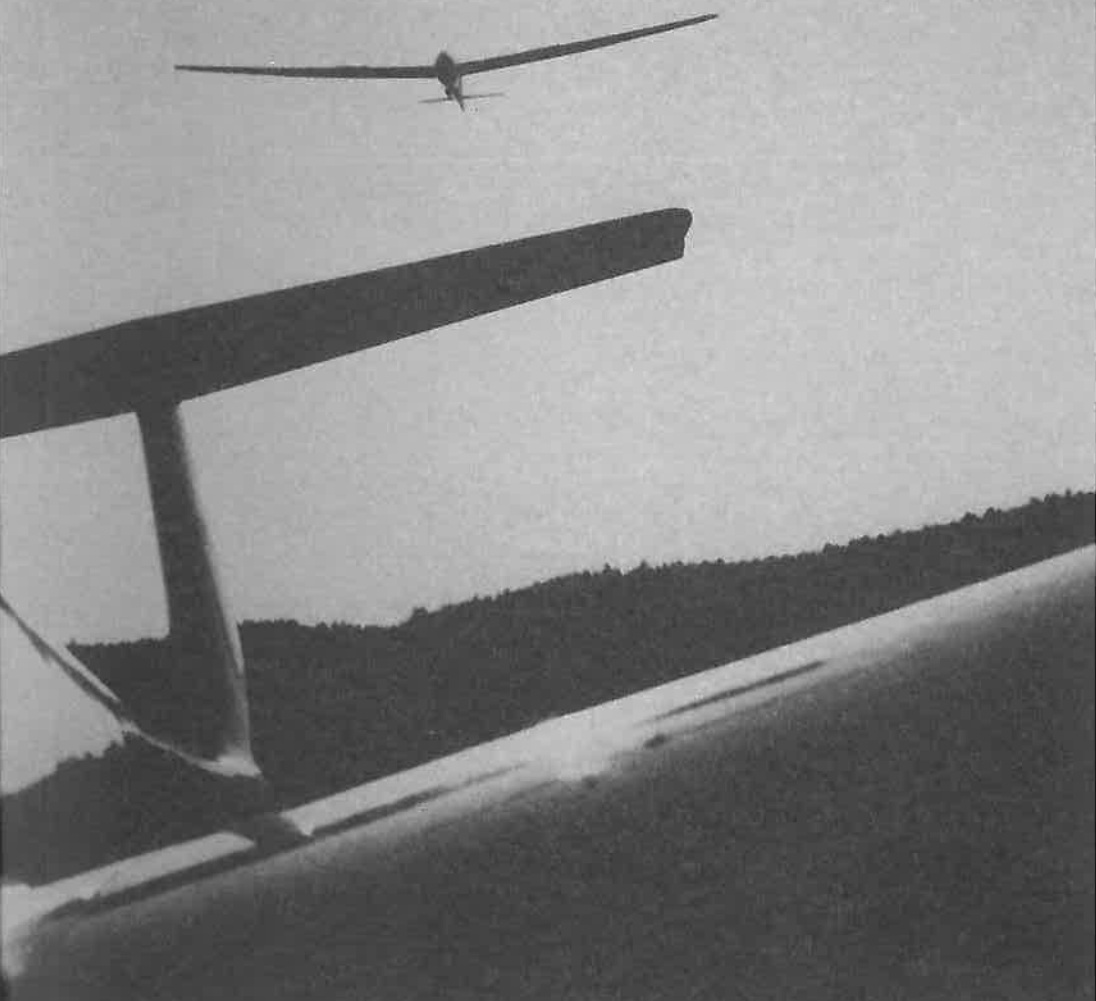


AKAFLIEG BERLIN



Jahresbericht 1985/86 der
AKADEMISCHEN FLIEGERGRUPPE BERLIN e.V
an der Technischen Universität Berlin

• Akademische Fliegergruppe Berlin e.V.
an der Technischen Universität
Straße des 17. Juni 135

1000 Berlin 12

Tel.: (030) 314 49 95

Postscheckkonto Berlin West Nr. 670 11-108

Vorwort

Wer den Zwei-Jahresbericht 1985/86 der Akademischen Fliegergruppe Berlin in die Hand nimmt, der ist, genau wie in den Vorjahren, überrascht von der Fülle theoretischer und praktischer Arbeiten, die in diesem Bericht dokumentiert sind.

In den beiden zurückliegenden Jahren wurden intensiv die seit dem Herbst 1981 laufenden Entwicklungsarbeiten an der neu entwickelten B 13 weitergeführt. Arbeitsschwerpunkt im Jahr 1985 war der Bau eines Funktionsmodells zur Erprobung der Cockpit-Einbauten und der Steuerung. Im Jahr 1986 wurden das Seitenleitwerk, das Höhenleitwerk und der Einbau eines Hilfsantriebes, der ein Motorsegelflugzeug ermöglicht, realisiert. Eine langjährige Tradition haben bei der AKAFLIEG auch die Lehrgänge zur fliegerischen Grundausbildung und zur Weiterbildung von Fortgeschrittenen sowie Teilnahme an Junioren-Meisterschaften und am Vergleichsfliegen.

Daß die "Praxis des Fliegens" an unserer Hochschule zurückreicht bis vor den 1. Weltkrieg stellt man voller Überraschung bei dem Historischen Flugbericht fest.

Studenten der Studienrichtung Luft- und Raumfahrttechnik der TU Berlin, werden in der AKAFLIEG Möglichkeiten angeboten, die es in dieser Form in kaum einer anderen Studienrichtung gibt: Parallel zum Studium kann in praktischer Arbeit Konzeption, Entwurf und Bau eines Segelflugzeuges verfolgt und mitgestaltet werden. Die Realisierung dieses Projektes stellt eine ideale Verbindung von Theorie und Praxis dar, wie sie auch bei der Mehrzahl der Arbeitsplätze in der Flugzeugindustrie nicht vorzufinden sein wird. Man darf der AKAFLIEG wünschen, daß in der nächst folgenden Zwei-Jahresperiode die Früchte dieser intensiven, inzwischen fast sechsjährigen kontinuierlichen Arbeit geerntet werden können.

Noch ein anderer Wunsch soll die AKAFLIEG in die beiden nächsten Jahre begleiten. Durch den inzwischen begonnenen Neubau des Instituts für Luft- und Raumfahrt in der Marchstraße werden die Institutsräume auf dem Severin-Gelände aufgegeben. Aus Platzgründen ist eine Verlagerung der AKAFLIEG in die Halle des Neubaus nicht möglich. Die derzeitige sehr positive Situation, daß die AKAFLIEG mit ihrer prak-

tischen Arbeit im Blickfeld von Institus- und Fachbereichsmitgliedern ist, wird dadurch zu Ende gehen. In Anbetracht des Beitrages, den die AKAFLIEG indirekt für die Lehre in der Studienrichtung Luft- und Raumfahrt leistet, ist zu wünschen, daß Arbeitsmöglichkeiten im bisherigen Umfang erhalten bleiben, auch wenn aus übergeordneten Planungsgesichtspunkten die angemieteten Räume im Severin-Gelände generell aufgegeben werden sollten.



(Prof. Dr.-Ing. Kl. Knothe)
Geschäftsführender Direktor des
Institus für Luft- und Raumfahrt

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Chronik 85/86	1
Bau des Seitenleitwerks	5
Idaflieg Wintertreffen 85	7
RMF in Friedrichshafen	8
Blockwettbewerb	11
Bau der B 13	12
Sommerlager in Bartholomä	20
Deutsche Juniorenmeisterschaften 85	23
Die neue Winde	24
Idaflieg Sommertreffen 85	26
Hertellehrgang 85	27
Fliegerische Ausbildung	29
Idaflieg Wintertreffen 86	32
Sommerlager der Akaflieg in Weipertshofen	33
Vergleichsfliegen in der "Berliner Heide"	38
Zu Gast bei Akaflieg	40
Der historischer Flugbericht	43

Personelle Besetzung der Jahre 1985/86	49
o Die Aktiven	49
o Der Vorstand	49
Nachrichten aus der Altherrenschafft	50
o Persönliches	50
o Eindrücke vom Altherrentreffen 1985	41
o Die Alten Herren und Damen	52
Dankwort an unsere Freunde und Förderer	54
o Unsere Spender	54
Flugbetriebsstatistiken	56

Chronik 85/86

Nachdem kurz vor Weihnachten 84 der Belastungsversuch der Leitwerksträgerrohre in neuer Bauweise so erfolgreich verlaufen war, konnten wir ab Januar mit dem Bau des Rumpfes der B 13 beginnen. Im Februar wurde wieder einmal der von uns durchgeführte und im Landesverband schon fest etablierte BZF-Lehrgang mit einer erfolgreichen Prüfung abgeschlossen. Im selben Monat kam dann auch ein DG-200 Bruch in die Werkstatt, an dessen Wiederaufbau wir Erfahrung sammeln wollten. Eine davon war die, daß so etwas immer länger dauert als geplant.

Mit der neuen Flugzeughaltergemeinschaft, bestehend aus einer Alten Dame und zwei Alten Herren, konnten wir im März einen Vertrag über die Nutzung Ihrer ASW 15 durch die Gruppe abschließen. Gegen Ende des Monats wurden auf der RMF in Friedrichshafen im Rahmen der IDAFLIEG unsere Bruchrohre sowie ein B 13 Rumpfmodell ausgestellt. Obwohl im April die Flugsaison begann, beschlossen wir eine Sommerbaustundenregelung, um unser Projekt voranzubringen. Nachdem im letzten Sommer das Höhenleitwerk der B 12 bei einer Außenlandung zu Bruch ging, entschieden wir uns dafür, daß die B 12 das gleiche Höhenleitwerk wie die B 13 bekommen soll. Ende Mai war es fertig, die B 12 machte damit dann ihren ersten Start und am nächsten Tag flog Rüpel gleich ein 500 km Dreieck, übrigens das Erste von beiden, der B 12 und Rüpel. So schlecht kann das neue Höhenleitwerk also nicht sein.

Im Juni jubelte unsere Büromannschaft, denn wir bekamen einen Personal-Computer, der einigen lange Nächte vor dem Bildschirm bescherte. Zu unserem Sommerlager machten wir uns mit allen Fliegern sowie unserer Winde und fast allen Mitgliedern nebst Drum und Dran im Juli auf den Weg zur Schwäbischen Alb nach Bartholomä bei Aalen, dem Heimatflugplatz der Akaflieg Stuttgart. Der August stand ganz im Zeichen zweier Wettbewerbe. Den Deutschen Junioren Meisterschaften in Hammelburg mit zwei Teilnehmern von uns, sowie den Niedersächsischen-Berliner-Meisterschaften in Rotenburg bei denen sich unser Alter Herr Jürgen hervorragend platzierte.

Nach mehrjähriger interner Diskussion hatten wir uns Anfang des Jahres dazu entschlossen, unseren Cirrus zu verkaufen und durch ein

neues Standardklasseflugzeug zu ersetzen. Er wurde im September erfolgreich verkauft, während in E-Dorf beim Hertellehrgang diesmal 17 Teilnehmer auf zeitweise 3 Schulflugzeugen ausgebildet wurden.

Im Oktober ist dann die Konstruktion der Winde abgeschlossen worden und sie hätte nun eigentlich gebaut werden können (ausführlicher Bericht darüber auf Seite 24). Auf der im November stattfindenden Jahreshauptversammlung wurde der Vorstand für eine weitere Amtsperiode wiedergewählt, ein Zeichen für die gute Arbeit und das Vertrauen der Gruppe.

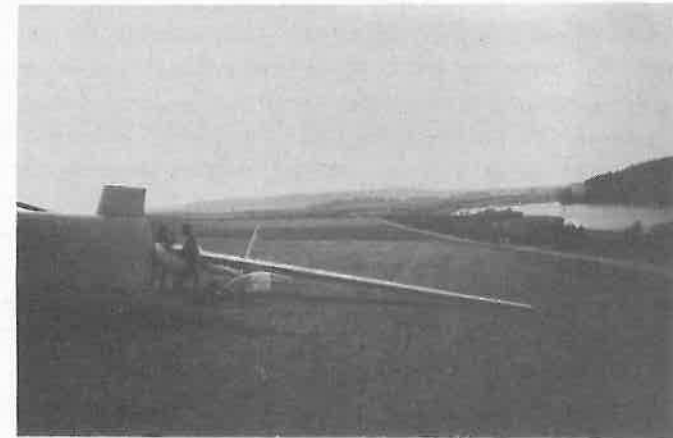
Bevor wir uns in die Weihnachtsferien begaben führten wir im Dezember im Auftrag der Technischen Kommission des DAeC-Landesverbandes Berlin den theoretischen Unterricht für angehende Werkstattleiter im gesamten Landesverband durch.



Gleich zu Anfang des neuen Jahres wurde unser neuer Leistungseinitzer vom Typ DISCUS rohbaufertig geliefert und ausgiebig begutachtet; doch bevor er in die Luft konnte, mußte noch eine Menge Arbeit reingesteckt werden. Anfang Februar hatten wir den Vorstand des LSV-Burgdorf nach Berlin eingeladen. Es wurde ein sehr anstrengendes Wochenende, nicht aufgrund der Besprechung, sondern wegen dem ausgiebigen Studium des Berliner Nachtlebens bei -20° Kälte.

Im März fand die theoretische Prüfung der Werkstattleiterausbildung statt, die 7 Akaffieger bestanden. Mit Beginn der Flugsaison

wurde der DISCUS von unseren Leistungspiloten intensiv getestet und für hervorragend befunden. Die Deutschen Doppelsitzermeisterschaften fanden im Mai in Aalen/Elchingen statt und Giesack belegte mit der B 12 den 12. Platz von 34 Teilnehmern.



Nach einigen Verzögerungen war im Juni unsere DG 200 repariert und führte in E-Dorf ihren erfolgreichen "Wiedererstflug" durch. Leider konnten wir sie nicht halten, denn die Flächen für die B 13 drohten ein riesiges Loch in unsere magere Kasse zu reißen. Zum Glück hatten wir gleich einen Käufer gefunden und konnten sie verkaufen, bevor wir uns an sie gewöhnten.

Das Ziel für unser Sommerlager im Juli war wie vor zwei Jahren Weipertshofen bei Crailsheim, da es uns damals dort so gut gefallen hat. Bei der Heimfahrt passierte es dann: Die B 12 landete samt Hänger und Auto im Straßengraben und bescherte uns für die Winterbausaison noch eine Menge zusätzlicher Arbeit (als ob wir nicht schon genug zu tun hätten oder, wer keine Arbeit hat macht sich welche). Zum Glück blieben die beiden Fahrer des Unglückswagens unverletzt.

Im September führten wir neben dem Hertellehrgang auch noch ein Motorseglerlehrgang für unsere Mitglieder durch.

Mit Beginn der Bausaison im Oktober begann eine interne Diskussion, ob die B 13 nicht besser mit den von zwei unserer Aktiven im Auftrag der in Berlin beheimateten Firma unseres Alten Herren Reiner

Stemme konstruierten Tragflächen ausgerüstet werden sollte, zumal diese von uns selbst gebaut werden könnten. Auf der Jahreshauptversammlung im November mußte ein Paragraph der Satzung geändert und der Vorstand neu gewählt werden. Fast alle Ressorts wurden neu vergeben. Ende Dezember sollte der Bruchversuch der Stemme-Tragflächen stattfinden, dessen Ergebnis uns bei der Entscheidung über das Tragflächenproblem helfen sollte. Doch er mußte leider auf Januar 1987 verschoben werden.

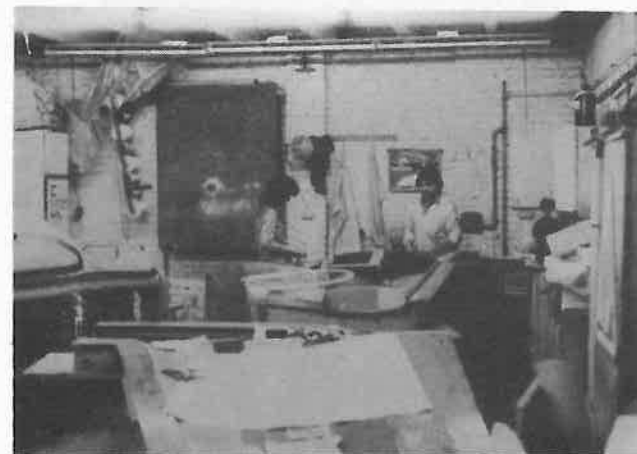
roland kopetsch



Konstruktion und Bau des Seitenleitwerks der B 13

Äußere geometrische Abmessungen und Profilierung des Seitenleitwerks wurden durch den aerodynamischen Entwurf vorgegeben. Es entstand ein Leitwerk mit relativ großer Spannweite und Fläche. Als Profil wurde das von Wortmann entwickelte Leitwerksprofil FX-71 150/30 mit 30 %-iger Rudertiefe eingesetzt.

Für den Aufbau der SLW-Struktur wird in den Leitwerken aus Gewichtsgründen ausschließlich Kohlefaser (KfK) als tragende Faserstruktur verwendet. Die Schale des Seitenleitwerkes wird aus einem KfK/PVC-Schaum/KfK Sandwich aufgebaut. Im unteren Bereich wird ein I-Holm als Hauptholm zur Aufnahme der Querkraft und des relativ hohen Biegemomentes eingezogen. Der Rudersteg nimmt die Einzelkräfte aus den Ruderlagern auf und schließt das Profil zu einem torsionssteifen Verband. Die im Seitenleitwerksansatz offene Leitwerksträgerröhre wird am Ansatz durch zwei Profilsplante geschlossen. Das Seitenleitwerk ist somit an der Wurzel als statisch unbestimmte, zweizellige Schale ausgebildet und geht mit Auslaufen des Hauptholmes in eine ebenfalls statisch unbestimmte, einzellige Schale über.



Die eigentliche Dimensionierung des Leitwerkes erfolgt mit Hilfe eines eigens dafür geschriebenen Fortran-IV Rechenprogrammes.

Die Sandwich- Profilschalen des Leitwerkes wurden in den dafür erstellten Negativformschalen im Handauflegeverfahren laminiert. Dieses Verfahren ist sehr arbeitsintensiv und kostspielig für den Bau eines Einzelstückes, da sowohl ein Positivkern wie auch die Negativschalen gefertigt werden müssen, ermöglicht aber ein sehr geringes Gewicht.

Der Hauptsteg wurde als KfK-Conticell-Sandwich vorgefertigt, auf Maß geschnitten und in der Schale mit Winkellagen befestigt. Rudersteg, Röhrenabschlußspante und Seitenleitwerksabschlußspant werden über mit Untermaß gefertigten Positivkernen laminiert und mit der Schale verklebt. Ein Teil der Raumes zwischen Haupt- und Rudersteg wird mit einer wasserdichten Beschichtung versehen und als Trimm-tank ausgebildet. Nach Einbau der Steuerungsteile für das Höhenleitwerk und der Druckanschlüsse für die Kompensationsdüse werden die beiden Halbschalen verklebt.



Die so gefertigte Seitenleitwerksflosse wird mit der Leitwerksträgerrohre verklebt und verschäftet und mit dieser zusammen, einem vom Luftfahrtbundesamt vorgeschriebenen Belastungsversuch unterzogen.

alfred schmiderer

Idaflieg Wintertreffen 85

Vollgepackt und schwer beladen fuhren wir im Januar nach München zum Wintertreffen. Wir hatten ja den Vorsitz in der Idaflieg. Dieser sollte nun bei der Mitgliederversammlung abgegeben werden, denn meine 2 Jahre Vorstandszeit waren vorbei.

Bei der Neuwahl, die sich sehr in die Länge zog, ging der Vorsitz an die Aachener mit Thorsten Nottebaum als neuem Vorstand in der Idaflieg.

Das gesamte Treffen fand im Deutschen Museum statt, wo auch die Vorträge gehalten wurden und "Stichling" die Meßergebnisse des letzten Sommers bekannt gab. Leider war in den Pausen zu wenig Zeit, um sich in Ruhe das Museum anzusehen.

Abends war dann die City von München dran, wobei der Taten- und Kneipendrang auch durch die großen Schneemassen nicht gebremst werden konnte; dafür umso mehr die Heimfahrt am Wochenende.

Doch trotzdem war's schön und interessant.

ingo luz

RMF-Friedrichshafen

Alle zwei Jahre wieder treffen sich die Konstrukteure, Hersteller, Verkäufer und Liebhaber von Flugzeugen, um alte und vor allem neue Errungenschaften der Luftfahrt zu präsentieren.

Natürlich gehören in eine solche Ausstellung auch die Akaflieger mit ihren Projekten und Fliegern. Friedrichshafen, die Geburtsstadt des Luftschiffes, lud uns ein. Da zu der Zeit der Flugzeugrumpf der B 13 noch nicht fertiggestellt war, zeigten wir die Bruchröhre vor.

Wer uns bei der Anfahrt gesehen hat, der hatte bestimmt an ein Veteranentreffen von Autos gedacht, denn wenn 2 Heckflossen-Daimler sich auf den Weg machen, kann man das ja nur vermuten.

So fuhren Franz und Martin vor, um schon einmal die Standaufbauten zu erledigen. Ingo und ich fuhren ein paar Tage später nach. Vielleicht hatte Ingo ja eine Vorahnung, denn er tauschte seinen Daimler gegen den von Martin aus und Franz und Martin sind prompt mit Ingos Wagen bei Crailsheim steckengeblieben. Ein Wasserschlauch hatte seinen Geist aufgegeben.

Als wir dann in Friedrichshafen eintrafen, wollten wir uns als erstes einen Ausstellerausweis besorgen. Als das Wort Akafl... noch nicht ganz ausgesprochen war, kam gleich die Frage, wie viele denn noch von uns kommen würden. Nach drei Dienern und freundlichen Worten, das letztere übrigens unsere Stärke in den nächsten Tagen, konnten wir auf das Gelände. Ingo, der aufgrund seiner Tätigkeit als Idaflieg-Präser sehr viele Leute kannte, stürzte sich gleich ins Getümmel und ward eine Zeit lang nicht mehr gesehen.

Die Akaflieger, mit Flugzeugen und Prospekten bewaffnet, waren zahlreich vertreten. Es wurden Kontakte geknüpft, Erfahrungen ausgetauscht und 'ne Menge erklärt. Als ich auf die Messe ging, war ich Anwärter und hatte von unserer B 13 noch nicht viel mehr gewußt, als die anderen Besucher, aber durch die ausführlichen Erklärungen von Ingo und Franz, gab sich das nach einiger Zeit. Martin und Gabi, die sich auch zu uns gesellt hatte, erging es bestimmt ähnlich.

Einige Besucher waren sehr an unserer Röhre interessiert und wollten genau wissen, wie schwer, wieviel Last sie ausgehalten hat, etc. Da wir ein 1 : 5 Modell der B 13 dabei hatten, kamen auch sehr viele

Fragen zum gesamten Projekt. Die Begeisterung für unser Projekt ging so weit, daß z. B. einer von uns einen Rumpf bauen lassen wollte, andere waren an der Studienarbeit über die Röhre und über das Fahrwerk interessiert. Wir waren insgesamt sehr überrascht, wie viel Aufsehen wir doch mit unseren bescheidenen Mitteln erregten und wie groß das Interesse insgesamt war.



Da so gut wie alle Segelflugzeughersteller vertreten waren, konnten wir an ihren Ständen einige Tips für den weiteren Bau der B 13 erfahren. Bei Grob knüpften wir erste Kontakte wegen des Twin II, den wir gerne für den Hertellehrgang ausleihen wollten und später auch bekamen. Ebenfalls konnten wir einige Anregungen für den Windenbau aus Friedrichshafen mitbringen. Auch die meisten Hersteller schauten mal bei den Akafliegern vorbei und erkundigten sich über den Stand der Projekte.

Am Nachmittag kamen viele Kinder, die sich vor unserer Nase herschoben und zur Hälfte die gleiche Frage stellten: "Händse Ufklääber?" oder so ähnlich, meine Dialektkenntnisse sind mir zu verzeihen, aber so klingt es noch heute in meinen Ohren.

Abends übernachteten wir auf dem Gelände. Es ist übrigens ganz nett, wenn man nachts auf die Toilette geht, sich zwischen nagelneuen Flugzeugen, die nur darauf warten mitgenommen zu werden, herschlängelt und dann von einem niedlichen, zähnefletschend, wohlherzogenen

und wolfsähnlichen Schäferhündchen Hebkost wird. Der Gang zur Toilette war fast schon erübrigt gewesen, aber Herrchen kam rechtzeitig mit Leine und Maulkorb.

Einen besonders zu erwähnenden Höhepunkt gab es dann am Abschlußabend. Franz lud uns, die gesamte Idaflieg, zum Speckessen in das familieneigene Gasthaus "zum Lamm" in Bonndorf ein. Dort erwartete uns neben dem köstlichen Essen ein wunderschönes Getränk (Moscht Marke Beil), das die Lippen einiger sonst so stummer Flieger löste.

Zum Schluß der Messe bauten wir gemeinsam die Stände ab und spielten mit dem Gedanken, bei der nächsten Messe mit einer kompletten B 13 vertreten zu sein.

martin pleizier

Blockwettbewerb

In der Zeit vom 3.8. bis 16.8. fand der Niedersächsische- Berliner Blockwettbewerb der Club-, Standard- und Rennklasse in Rotenburg an der Wümme statt. Es wurde wie bei dem vorangegangenen Blockwettbewerb von den Organisatoren die preisgünstige Startart Windenstart gewählt.

Von uns beteiligten sich Jürgen Thorbeck mit seiner LS 4 in der Standard- und ich mich mit dem Cirrus in der Clubklasse.

Der Wettbewerb war geprägt durch den Zufluß kühl feuchter Meeresluft. Durch diese Wetterlage waren nur kurze Zeiträume fliegerisch nutzbar. Dies führte dazu, daß nur kleinere Aufgaben ausgeschrieben wurden, sich die Zahl der Wertungstage auf fünf beschränkte und an einigen Tagen nur Auf- und Abrüstübungen unternommen wurden. Hierbei wurden nicht unbedingt die schnellsten die "Sieger" über die Unbillen der Natur. Sie hatten zwar als erste ihren Flieger wieder im Hänger, waren dafür aber durchnäßt. Andere dagegen warteten unter der Fläche bis der Schauer vorbei war und rüsteten dann ab.

Am dritten Wertungstag hatte ich Pech, denn durch einen Beurkundungsfehler rutschte ich in der Wertungsliste vom ersten auf das letzte Drittel ab. An diesem Tag wurden die meisten Punkte verteilt. Dies beraubte mich sämtlicher Hoffnungen auf eine Qualifikation für die Deutschen Meisterschaften, Jürgen hingegen erreichte dieses Ziel.

michael rose

Bau der B 13

In den Jahren 1985/86 stand der Bau der B 13 in unserer Berliner Werkstatt im Vordergrund. Wegen der besonderen Lage Berlins (wir fahren zum Segelfliegen an den Sommerwochenenden nach Westdeutschland), erfolgte der größte Teil der Arbeiten im Winter. Ein kleinerer Teil der Arbeiten konnte während der Flugsaison gemacht werden.

Im Dezember 84 wurde an einer extra gebauten Leitwerksträgerrohre ein Belastungsversuch bis zum Bruch vorgenommen. Mit diesem Versuch konnten wir den nötigen Festigkeitsnachweis für die neuartige Bauweise der B 13 erbringen. Dem Bau der B 13 stand nun nichts mehr im Wege.

Da in diesem Bericht nicht alle Arbeiten an der B 13 aufgeführt werden können, wollen wir versuchen einen Überblick zu geben.

Anfang 1985 führten wir den schon im Vorjahr begonnenen Bau eines Mock up vom Rumpfvorder- und Mittelteil zu Ende. Das Mock up ist ein Funktionsmodell in Originalgröße. In diesem Mock up sind dann nach und nach die wichtigsten Elemente des Rumpfvorder- und Mittelteils eingebaut worden.



Im Rumpfbau der B 13 befindet sich der Hilfsantrieb, der Motorsegelflug jedoch ohne Eigenstart ermöglicht. Der Platz für die Piloten ist wegen des Antriebes relativ eng. Damit aber auch unser größtes

aktives Mitglied (1,95 m) einmal halbwegs bequem in der B 13 sitzen kann, tüftelten wir einige Zeit an der richtigen Sitz- und Fußposition herum und haben nun hoffentlich eine für kleine und große Piloten zufriedenstellende Lösung gefunden.

Aus dieser Konfiguration heraus ergaben sich im Wesentlichen die Positionen und Abmaße der übrigen Cockpitlemente.

Als nächstes wurde am Mock up ein Funktionsmodell der Steuerung erstellt. Aus Stahlrohren und Blechen wurde die Höhen-, Seiten- und Querrudersteuerung sowie die Ansteuerung der Wölb- und Landeklappen in das Mock up eingebaut. Nach diesem Originalmodell und den ersten Prinzipskizzen konnten die Konstruktionszeichnungen der Steuerung erstellt werden.

Nach JAR 22 darf für Steuerbeschlüge nur noch ein WIG (Wolfram-Inert-Gas) schweißbarer Flugzeugstahl verwendet werden. Um auch die Steuerung selbst herstellen zu können erwarben zwei Akaflieger im Dezember 1985 die Flugzeugschweißerberechtigung für das WIG-Schweißverfahren. Das Institut für Luft- und Raumfahrt der TU stellte uns freundlicherweise ihr WIG-Schweißgerät zur Verfügung.

Für den 1. und 2. Hauptspant entschlossen wir uns Positivformen zu bauen, die ebenfalls am Mock up eingepaßt wurden. Die letzte Aktion am Mock up war der Formenbau und der Bau des Flächen-Rumpfüberganges.



Parallel zu den Arbeiten am Mock up begann der Bau des Rumpfes. Im Februar 85 waren die Vorarbeiten abgeschlossen, so daß wir im März die erste Rumpfhalschale laminieren konnten.

Diese großflächige Laminierarbeit erforderte den Einsatz aller Akaflieger. Bis zu Beginn der Flugsaison im April konnten wir noch die Stringer einlaminieren und die Spante der Leitwerksträgerröhre bauen. Während der Flugsaison haben wir leider nicht so viel Zeit, um in der Werkstatt zu arbeiten, da die langen Fahrten zu unserem Flugplatz sehr viel Zeit beanspruchen. Trotzdem konnten wir noch einiges in der Werkstatt tun, wenn auch nicht so viel wie in den Wintermonaten.

Im September fingen wir mit dem Bau der zweiten Halbschale, der Rumpfoberseite an. Gleichzeitig machten sich zwei Akaflieger daran das Höhenleitwerk der B 13 zu bauen. Es wurde in Formen der Glasflügel 604 gebaut.



Bis zum Jahresende waren alle vorbereitenden Arbeiten zum Verkleben der Rumpfschalen erledigt, so daß im Januar 86 die Rumpfscha-

len zusammengeklebt, getempert und entformt werden konnten. Endlich stand die Rumpfschale der B 13 in unserer Werkstatt und wir waren mit unserem großen Projekt einen riesigen Schritt weitergekommen.



In den letzten 2 Monaten der Winterbausaison teilten wir uns in drei Gruppen: Die erste Arbeitsgruppe setzte die Spante in das Rumpfvorderteil, paßte den Antrieb ein und baute den Haubenrahmen einschließlich Öffnungsmechanismus und Notabwurf.



Die Zweite baute das Seitenleitwerk. Es wurde in extra Formen gebaut und später auf die Leitwerksträgerröhre des Rumpfes geschäftet. Die Dritte Gruppe übernahm die Wartung unserer übrigen fünf Segelflugzeuge.

Zum Ende der Winterbausaison konnten wir mit dem Bau des Fahrwerks beginnen. Das Fahrwerk, eine doppelte Schwinge aus GFK und AFK ist in ihrem federnden und dämpfenden Verhalten speziell auf das zu erwartende Landeverhalten der B 13 abgestimmt (siehe Jahresbericht 1983/84).

Trotz unserer praktischen Fliegerei im Sommer gingen die Arbeiten an der B 13 weiter. So wurde das Funktionsmodell der Steuerung fertiggestellt und mit dem Bau der Steuerungsanlage begonnen. Das bisher verwendete Stahlfachwerk für die Antriebsbefestigung wurde durch ein 30% leichteres aus KFK und GFK ersetzt. Ende der Flugsaison war unser Projekt weit gediehen. Uns fehlte "nur" noch der langersehnte passende Flügel! Vorgesehen waren die Tragflügel des Segelflugzeuges DG 500, welches selbst noch in der Entwicklung bei der Firma Glaser Dirks stand, dessen Entwicklung sich jedoch weit mehr verzögerte als

unser Projekt. Daneben begann unser AH Reiner Stemme im Sommer 86 einen Tragflügel für seinen Motorsegler S 10 zu entwickeln, der an der B 13 angebracht, deutliche Leistungssteigerungen erwarten ließ.

Wir standen nun vor einer Entscheidung!

Als Akademische Fliegergruppe wollten wir ein leistungsstarkes Segelflugzeug nach dem neuesten Stand der Technik bauen, befürchteten jedoch, daß es in der Berliner Firma ebenfalls zu großen Zeitverzögerungen kommen wird. Da die Gruppe der Planer und Konstrukteure der B 13 vor Abschluß ihres Studiums steht und damit in absehbarer Zeit ins Arbeitsleben tritt, konnten keine großen Zeitverzögerungen mehr in Kauf genommen werden. Das Thema Tragflügel wurde mehrmals heiß und kontrovers diskutiert, und war bis zum Ende des Jahres 86 noch nicht entschieden.

Chronologische Auflistung der Arbeiten 1985

Januar- Februar

- Laminieren der Beulspante der Leitwerksträgerröhre
- Bau von Formen für den 1. und 2. Hauptsparant
- Aufbau des Cockpit im Mock up

März- April

- Laminieren der Rumpfunterschale
- Laminieren der Stringer (Längssystem) in die Rumpfunterschale
- Einbau der Spante

Mai- Juni

- Bau eines Funktionsmodells der Steuerung im Mock up
- Funktionsmodell und Formenbau des Fahrwerks
- Einbau der Höhen- und Seitenrudersteuerstangen

Juli- August

- Zusammenbau des Antriebes
- Bau eines Motorprüfstandes
- Probeläufe
- Bau des Fahrwerks

September- Oktober

- Laminieren der Rumpfoberschale
- Laminieren der Stringer
- Bau des Flächenrumpfüberganges am Mock up
- Umkonstruktion des Antriebsgetriebes

November- Dezember

- Laminieren des 2. Hauptspantes
- Bau des Höhenleitwerkes und Höhenruder
- Anpassung der Rumpfschalen
- Bau des Antriebsgetriebes

1986

Januar- Februar

- Verkleben der Rumpfschalen
- Laminieren der Stringer im Rumpfvorderteil
- Bau und Einbau des Steuerspantes, Mitteltunnel, Sitzspant, Fußablage und Motorspantes

März- April

- Bau des Seitenleitwerkes
- Konstruktion und Bau der Haube
- Bau der Formen für den Flächenrumpfübergang

Mai- Juni

- Aufsetzen des Seitenleitwerkes auf die Leitwerksträgerröhre
- Bau des Seitenruders
- Bau des Motorfachwerkes

Juli- August

- Bau der Spornradaufhängung
- Zusammenbau der Antriebseinheit

September- Oktober

- Bau der Steuerung im Rumpfvorderteil
- Bau der Sitzschalen aus AFK
- Einbau des Antriebes

November- Dezember

- Laminieren des Flächenrumpfüberganges
- Aufsetzen des Höhenleitwerkes auf das Seitenleitwerk

peter jaquemotte

Sommerlager 85

Wie jedes Jahr in der Sommerzeit packten wir auch 1985 unsere Flugzeuge, sämtliche Ausrüstungsgegenstände (Barographen, Ladegeräte, Bleikissen und Küchenutensilien) sowie fast alle Mitglieder zusammen und brausten ab in Richtung Süden. Die Reise ging diesmal nach Bartholomä auf der Schwäbischen Alb, wo unser alljährliches Sommerlager stattfinden sollte. Diesmal mußten wir auch unsere Winde für die Fahrt aktivieren und sie "straßentauglich" machen. Bei der Anfahrt stießen unsere beiden Fahrer allerdings auf erste Probleme bezüglich des Sonntagsfahrverbotes für LKWs. Da es sich bei unserer Winde + Twin-Anhänger aber nicht um einen LKW handelte sondern um ein Sonder-KFZ und die freundlichen Polizisten sich nicht hundertprozentig einig waren, lief die Sache zum Glück doch noch glimpflich für uns ab.

In Bartholomä hatten dann noch einige von uns Schwierigkeiten die Flugplatzeinfahrt zu finden, aber nach ein paar Wendungen kam auch der Letzte an. In der Unterkunft der Akaflieg Stuttgart fanden wir ein hervorragendes Unterkommen (u. a. "Edel"-Duschräume, Kaminzimmer und Einbauküche).



Am ersten Tag gab es natürlich die obligatorische Flugplatzeinweisung durch einen Stuttgarter Akaflieger. Die ersten Überprüfungsstarts

wurden bei ziemlich launischem Wetter absolviert. Glücklicherweise blieb die Wetterlage aber nicht so, sondern änderte sich zu unseren Gunsten, so daß die Leistungspiloten auch einige Überlandflüge verbuchen konnten.



Die Flüge am Platz waren sehr schön, da die Schwäbische Alb einfach eine Faszination auf die Segelflieger ausübt. Was allerdings für manche direkt, und für alle indirekt unangenehm war, ist das Tieffluggelbiet, an dem sich der Flugplatz befindet. Es ging wohl allen so, daß sie ein äußerst mulmiges Gefühl verspürten, wenn sie einen Tiefflieger wahrgenommen haben (oder auch nicht!).

Unsere Verpflegung war erstmal in einem Gasthaus gesichert. Wir mußten zwar jeden Abend bezahlen, bekamen dafür aber dicke Berge vorgesetzt. Gegen Ende des Lagers einigten wir uns dann doch auf "Unterkunftsküche".



Insgesamt zu verzeichnen waren: Je ein platter Reifen am TWIN und an der Winde, ein Hammel am Spieß, viele Stunden Windschrauben, eine Kornfeldlandung, viel Höhenluft und sehr viel Spaß.

Als Resümee kann man von einem gelungenen Lager sprechen, an das wir bestimmt noch einige Zeit denken werden.

gabriele dollinger

Deutsche Juniorenmeisterschaften 1985

Der Wettbewerb fand vom 8. - 18.08. auf dem Flugplatz Hammelburg (ca. 30 km nördlich Würzburg) statt.

Von uns flog ich auf dem Falcon, einem Einzelstück der Standardklasse, den ich großzügigerweise von Hans-Jörg Streifeneder zur Verfügung gestellt bekam, und Sabine auf unserer DG 100 mit. Der Flugplatz Hammelburg ist ein Gelände der Bundeswehr, von der der Wettbewerb auch unterstützt wurde. Dieses war besonders in der Trainingswoche zu merken, als morgens ab ca. 8.00 Uhr in etwa 10 m Abstand zum Campingplatz die Schießübungen begannen.

Dieses war leider nicht das einzig Unangenehme, auch die Wettbewerbsleitung mit Ausnahme des Sportleiters ließ zu wünschen übrig. Von den insgesamt 55 Teilnehmern flogen 21 in der Standard- und 34 in der Clubklasse. In beiden Klassen wurden trotz des ungünstigen Wetters je 5 Wertungstage erfliegen. Die Aufgaben lagen im Schnitt bei 200-300 km, wobei die meisten Flüge auf irgendwelchen Äckern Nordbayerns endeten.

Von den Teilnehmern her war der Wettbewerb sehr gut besetzt, so daß der Gewinner der Clubklasse auch auf den allgemeinen Clubklassenmeisterschaften 1986 gewann.

Aus diesem Grunde waren die einzelnen Wertungstage fliegerisch sehr interessant, obwohl wir beide nicht sehr erfolgreich abschlossen. Sabine belegte den 33. Platz in der Clubklasse und ich den 18. in der Standardklasse.

Ich war zwar mit meinem Ergebnis nicht besonders zufrieden, dafür aber sehr mit dem Falcon. Ich kam mit dem Flugzeug, das in der Standardklasse zu den besten gehört, sehr gut klar.

An dieser Stelle sei Hans-Jörg Streifeneder nochmals ein herzlicher Dank für seine Großzügigkeit ausgesprochen.

jörg röpling

Die neue Winde

(Erfolge und Mißerfolge der letzten zwei Jahre)

Nachdem sich die Akaflieg aus einer ganzen Reihe von Gründen im Jahre 1983 für den Neubau einer Doppeltrommelschleppwinde entschied und sie daraufhin Ende 1983 in den Besitz eines neuen 10-Zylinder-Dieselmotors mit 320 PS sowie einer bereits umgebauten LKW-Hinterachse gelangte, begannen die konkreten Berechnungs- und Konstruktionsarbeiten im Oktober 1984.

Sobald die wichtigsten Rechnungen sowie das Konstruktionskonzept festlagen, nahmen wir Kontakt mit dem Daimler-Benz-Werk in Berlin-Mariendorf auf. Da hier in den Jahren 1969/70 unsere alte Winde gefertigt wurde, erhofften wir eventuell wieder eine Unterstützung bei unserem neuen Windenprojekt.

Nach Vorlage des Konzeptes wurde uns der komplette Bau tatsächlich zugesagt, vorausgesetzt wir liefern die vollständigen, normgerechten Konstruktionsunterlagen.

Durch dieses großzügige Angebot motiviert schritten, die Konstruktionsarbeiten auch kontinuierlich voran, wobei sogar das eigentliche Studium für ein Semester an den Nagel gehängt wurde.

Die Konstruktion umfasst den Rahmen als tragende Struktur der Winde mit Fahrerhaus und Motorhaube, den Rollenkasten (Seileinlauf), Kappvorrichtung, Kardanwelle, die Seiltrommeln sowie eine Übersetzungsänderung innerhalb der LKW-Achse durch Austausch der Kegelarverzahnung. Die beiden letzten Punkte wurden aus dem Paket für Daimler-Benz ausgeklammert, da eine entsprechende Fertigung dort nicht möglich ist.

Zum Bau der Seiltrommeln erklärte sich die Kraftwerkunion in Berlin bereit. Hier waren die speziellen Maschinen für die Herstellung - schweißen, richten, spannungsarmglühen, drehen und Auswuchten - vorhanden.

Der Zweite Punkt - Umbau der Hinterachse - war notwendig, weil uns im nachhinein der Außendurchmesser der Seiltrommeln von 1800 mm als wesentlich zu groß erschien, da sich das Trägheitsmoment mit dem Quadrat des Durchmessers vergrößert und sich somit die Handhabung der Winde - vor allem beim Ausziehen der Seile - verschlechtert.

Durch den geschickten Umbau der Kegelaradstufe vor dem Differential - Ausnutzung des gesamten vorhandenen Raumes im Gehäuse der Achse - konnten wir den Außendurchmesser auf 1400 mm den Kerndurchmesser sogar auf 1300 mm reduzieren.

Einen bitteren Nachgeschmack hatte der Umbau der Achse für uns: Dadurch, daß bogenverzahnte Kegelaräder - vor allem Einzelstücke - sehr schwierig zu fertigen sind, fanden wir leider keine Firma, die bereit war, uns die Kegelaräder auf Spendenbasis zu fertigen. So mußten wir leider recht tief in unsere immer knappe Kasse greifen. Als positiven Ausgleich dafür kann man die spontane Spende eines großen Kühlers sowie einer Drehmomentenmeßnabe betrachten.

Inzwischen gab es jedoch bei Daimler-Benz in Mariendorf Schwierigkeiten. Durch Umstrukturierung der Fertigungsanlagen Anfang 1986 im Werk sowie Personalumbesetzung wurde die zuerst positive Zusage relativiert und mit der Begründung von Platzproblemen bei der Fertigung des Rahmens von immerhin 4 x 2 Metern Grundfläche dahingehend reduziert, daß man uns in der Einzelteillfertigung nach wie vor gerne unterstützt, der komplette Bau jedoch leider nicht mehr möglich wäre.

Somit stehen wir nun vor der neuen Situation, das Paket Schleppwinde aufsplitten zu müssen. Rollenkasten, Kappvorrichtung und Kardanwelle werden bei Daimler-Benz gefertigt. Für Rahmen samt Motorhaube, Verkleidungsteile und Fahrerhaus haben wir leider bisher trotz intensiver Bemühungen noch keine Firma finden können, die bereit ist, uns diese Baugruppen als Spende zu bauen.

Sollte dieses Problem jedoch gelöst sein und die Teile, die zur Zeit in Bau sind, fertig sein, so wird die Schleppwinde in unserer Werkstatt in Eigenarbeit montiert und komplettiert.

Vielleicht gelingt es uns bis dahin auch, ein LKW-Fahrgestell - am besten einen 13-Tonner mit Doppelachse - zu finden, das die gut 6 Tonnen schwere Winde für die nächsten Jahre sowohl auf unserem Flugplatz als auch für Fahrten in kommende Lager mobil macht

rainer paulke

Idaflieg Sommertreffen 85

Da die B 12 bei der Außenlandung im Getreide beschädigt wurde, konnte sie leider nicht mit zum Sommertreffen der Idaflieg genommen werden. So kam ich eben allein und ohne Flugzeug von Berlin nach Aalen-Elchingen auf den Flugplatz zum Idafliegtreffen.

In diesem Jahr war das Treffen von extrem leichten und auf der anderen Seite von extrem schweren Flugzeugen bestimmt. Die fs-25 (158 kg) und die Hütter H 30 (102 kg) waren zum Test dabei, weil die Esslinger Gruppe mit der E 14 ein ca. 120 kg schw... leichten Segler plant. Die SB 11 kam extra für die Stuttgarter wegen des geplanten Spaltfowlers fs-32. Den Hannoveranern gelang es endlich, ihre AFH 22 zum Vergleichsflug zu bringen. Sie hatten bislang Schwierigkeiten mit dem Fahrwerk.

Da das Wetter über die ganzen 3 Wochen mitspielte, konnten die Leistungsmessungen gut durchgeführt werden; ebenso die vorgenommenen Sondermessungen zur Strömungsuntersuchung an der LS 4 und der fs 31 sowie eine große Anzahl von Flugeigenschaftsuntersuchungen.

Das Treffen blieb bis auf die Asphaltlandung des "Heiligen Cirrus" ohne Fahrwerk von Thorsten ohne nennenswerten Zwischenfall. Schade, daß 3 Wochen Segelfliegen so schnell vorbei sind!

ingo luz



Hertellehrgang 85

Am 13. September um 18.00 Uhr stiegen nichtsahnend sieben von uns fluginteressierten Neulingen am Büro der Akaflieg in den VW Bus, der uns nach Ehlershausen auf den Flugplatz bringen sollte. Unser stets auskunftsbereiter Fahrer Roland wurde natürlich ausgiebig befragt, was die Unterkunft, den Flugplatz und natürlich den Flugbetrieb anbetraf. Während der vierstündigen Fahrt hatten wir ansonsten genügend Gelegenheit, uns untereinander bekanntzumachen. Als wir schließlich gegen Abend am Ziel ankamen, waren einige durch die lange Anfahrt etwas niedergeschlagen.

Der erste Tag (Samstag) wurde mit einem deftigen Frühstück begonnen. Darauf folgte eine Einweisung über die Verhaltensmaßregeln am Flugplatz durch unsere Fluglehrer Rainer, Jörg, Ingo und Wolfgang.

Aber auch diese ging vorbei und es wurde ernst. Mittlerweile bewegten sich 17 Schüler mit drei Schulungflugzeugen (zwei TWIN ASTIR und eine ASK 13) schiebenderweise auf den Startwagen zu; die Schulung begann.



Am Abend dieses ersten Tages wurden wir dann mit einer köstlichen Mahlzeit, von der Hand unseres Oberkochs Franz zubereitet, verwöhnt. Aber auch wir Schüler mußten zeigen, was kochen heißt, und "anessen" mußte immer derjenige, welcher gekocht hatte!

Tja, und dann wurde geflogen! Das Wetter war bis auf zwei Tage fliegbar, so daß alle auf 50 Starts kamen. Aber auch die zwei neutralisierten Tage wurden genutzt und wir bekamen einen kleinen Einblick in die Theorie des Fliegens.



Am vorletzten Tag besuchten wir das traditionelle Erntedankfest in Ramlingen, wo ordentlich getanzt wurde und wir erfahren konnten, was ein "Ramlinger" ist.

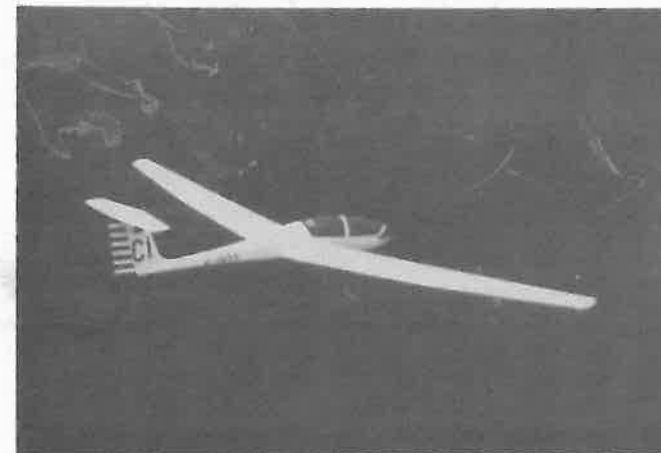
Dann kam schließlich der Tag der Abreise, und gut erholt aber auch voll von neuen Eindrücken fuhren wir nach Hause.

gerhard adelhoefer

Fliegerische Ausbildung in der Akaflieg Berlin

Die fliegerische Ausbildung der Mitglieder der Akaflieg Berlin erfolgt im Rahmen des Ausbildungsbetriebes des Luftfahrtverbandes Berlin. Der theoretische Teil der Grundausbildung findet in einer von allen Berliner Vereinen gemeinsam besuchten Veranstaltung des Luftfahrtverbandes Berlin in Räumen der TU-Berlin statt. Die praktische Ausbildung führen die Fluglehrer der Akaflieg hauptsächlich auf dem Fluggelände Großes Moor in Burgdorf-Ehlershausen durch. Neben der normalen Wochenendschulung werden im Jahr drei geschlossene Lehrgänge durchgeführt.

- Frühjahrslager für Anfänger
- Sommerlager für Anfänger und Fortgeschrittene auf einem fremden Platz mit intensiver Überlandflugschulung
- Herbstlager (Hertellehrgang) für Anfänger



Als Fluglehrer stehen Aktive und Alte Herren, soweit sie noch in Ehlershausen selbst fliegen, zur Verfügung. Diese Arbeitsteilung hat sich in den letzten Jahren bewährt, wo sich doch in zunehmendem Maße die starke Fluktuation der aktiven Mitglieder negativ bemerkbar macht. Hinzu kommt, daß die Anforderungen an Flugschüler und Fluglehrer-

Anwärter insbesondere bezüglich des zeitlichen Aufwandes in der Ausbildung sehr gestiegen sind; bei gleichzeitiger Steigerung des Aufwandes für das Studium. Das hat zur Folge, daß nur wenige Akaflieger während ihrer Aktivschaff von den ersten fliegerischen Gehversuchen bis zum Einsatz als vollwertiger Fluglehrer über mehr als eine Saison kommen. So wird wertvolle Aufbauarbeit im wesentlichen für andere Vereine geleistet, in die die aktiven Mitglieder nach dem Studium überwechseln. Nur wenige stehen noch kurze Zeit als Fluglehrer zur Verfügung, wenn sie noch eine Weile als aktiv fliegende Alte Herren am Platz bleiben. Hier ist es dann die berufliche Inanspruchnahme, oft auch noch mit einer Familiengründung verbunden, die ein Engagement in der Ausbildung schwerfallen läßt. So ist es erklärbar, daß bei der Ausbildung in der Akaflieg mehr Probleme zu bewältigen sind als bei anderen Vereinen. Umso höher ist es zu bewerten, daß der Ausbildungsbetrieb störungs- und vor allem unfallfrei, aber auch erfolgreich abläuft. Dies zeigt auch die Erfolgsquote bei den abgelegten behördlichen Prüfungen, die überdurchschnittlich gut ist.

Die fliegerische Ausbildung eines Akafliegers ist in fünf Abschnitte gegliedert:

1. Segelflug-Grundausbildung bis zum PPL-C
 - theoretische und praktische Ausbildung
 - Funksprechzeugnis
2. Segelflug-Leistungsausbildung durch Vorbereitung und Teilnahme an den verschiedensten Wettbewerben
3. Ingenieurmäßige Flugausbildung im Rahmen der Idaflieg-Sommerlager
4. Umschulung zum PPL-B auf gechartertem Motorsegler
5. Ausbildung zum Segelfluglehrer
 - Theorie-Lehrgang z. B. in Bad Pyrmont oder Oerlinghausen
 - Praktische Ausbildung im Rahmen des Ausbildungsbetriebes der Akaflieg unter Aufsicht erfahrener Fluglehrer

Im Berichtszeitraum standen folgende Fluglehrer für die Ausbildung zur Verfügung und ihnen sei an dieser Stelle einmal für ihren Einsatz gedankt:

Wolfgang Giesecke	BL-18 (Fluglehrer seit 1973)
Konrad Herz	BL-63 (Fluglehrer seit 1981)
Rudi Krahn	BL-22 (Fluglehrer seit 1963)
Jörg Lentz	BL-51 (Fluglehrer seit 1972)
Achim Leutz	BL-26 (Fluglehrer seit 1972)
Ingo Luz	BL-78 (Fluglehrer seit 1986)
Klaus Maßwig	BL-58 (Fluglehrer seit 1981)
Jörg Röpling	BL-74 (Fluglehrer seit 1984)
Rainer Selle	BL-77 (Fluglehrer seit 1985)
Ullo Schönleber	BL-68 (Fluglehrer seit 1985)
Jürgen Thorbeck	BL-32 (Fluglehrer seit 1975)

Fluglehrer-Anwärter:

Franz Beil (Vorauswahlprüfung bestanden)

Martin Pleizier (Fluglehrer-Lehrgang erfolgreich abgeschlossen)

Jochen Zimmermann (Vorauswahlprüfung bestanden)

achim leutz

Idaflieg Wintertreffen 86

Stuttgart, Anfang Januar.

Von überall sind sie angereist: Von Aachen, München, Karlsruhe, Hannover, Esslingen, Berlin, Braunschweig und auch von Helsinki und aus Zürich.

Die ca. 40 Akaflieger wurden im großen Saal des Studentenwohnheimes im Schloß Solitude untergebracht und für die Vorträge standen uns die Räumlichkeiten der DFVLR zur Verfügung.

Die neuesten Projekte der Akafliegs wurden vorgestellt, bzw. deren derzeitiger Entwicklungsstand. Unter anderem hielt ich einen von UH Horn ausgearbeiteten Vortrag über Reichweitenoptimierung von Motorseglern. Gerhard Stich zeigte die Ergebnisse von den Messungen im Sommer. Dabei kam wieder die Diskussion auf, daß man die Flugeigenschafts- und Leistungsmessungen wieder veröffentlichen sollte. Aber noch sind die Flugzeughersteller dagegen.

Die Rückfahrt nach Berlin dann - na klar, wie sollte es anders sein - wieder bei Eis und Schnee.

ingo luz

Sommerlager Weipertshofen 86

Alle Jahre wieder zieht es uns weg von E-Dorf in hügeligere Gefilde. Auch diesmal war die Frage: Wohin eigentlich? Die Schwäbische Alb bot sich an; nur der geeignete Flugplatz war noch nicht gefunden. Aufgrund der guten Erfahrungen von vor zwei Jahren erkundigten wir uns in Weipertshofen und erhielten recht kurzfristig auch für den von uns gewünschten Termin noch eine Zusage; allerdings wurden wir darauf hingewiesen, daß in der ersten Woche auch noch ein anderer Verein dort Lager macht, was uns zunächst aber nicht störte.



Gesagt getan, vorbereitet wurde auf Hochturen, der Hänger vom Discus mußte noch fertig werden. In letzter Minute war das Harz hart geworden und die Nieten eingesetzt. So verließen wir unseren sommerlichen Zweitwohnsitz 'gen Süden; aber, wenn das Wörtchen "wenn" nicht wäre. Nach ca. 40 km stand der gelbe Bus, ein müdes röcheln kam aus der Motorgegend. Kein Wunder, einige Kolben waren arg angefressen, wie sich später herausstellte. Zum Glück war die Familie Speco, die sich übrigens neben Jonny auch unserem Sommerlager anschlossen, noch in E-Dorf. Sie sollten die W 15 der AHs schleppen und da sie am Wochenende noch von den AHs genutzt werden sollte, wollte Speco erst am Montag nachkommen. Ein Anruf und Speco kam und schleppte den Discus wieder zum Flugplatz zurück. Den defekten Bus zog Ko, der

sich im Sommerlager eine Hängerkupplung besorgen wollte, wieder nach E-Dorf. Wir entschlossen uns kurzerhand, die W 15 nicht mitzunehmen und damit hatte Speco den Haken am Auto frei und konnte uns den Discus am Montag nachbringen.

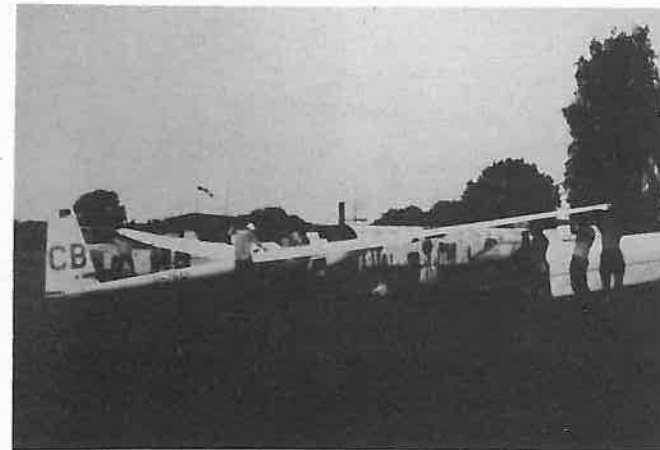
Die ersten Tage waren etwas gewöhnungsbedürftig, denn der andere Gastverein war größer als wir dachten und hatte eine F-Schleppmühle dabei, was im Startablauf zu Schwierigkeiten führte. Das Chaos war vorprogrammiert, denn wenn F-Schlepp gemacht wurde, war kein Windenbetrieb möglich. Am ärgsten traf es Rossi der ein 450er Dreieck angemeldet hatte, aber durch die eben genannten Hindernisse mehrmals verkleinern mußte.

Er schaffte aber dann immerhin noch ein 200er, das er abends beim Bier mit 2 multiplizierte und somit stimmte die Strecke auch.



In der zweiten Woche waren wir dann mit den Einheimischen, die, wie sich dieses Jahr herausstellte, nicht nur Peter hießen, alleine und der Flugbetrieb klappte hervorragend. Auch die sprachlichen Barrieren

waren nicht mehr so hoch, so daß die Verständigung besser als vor zwei Jahren war. Zumindest wußten wir sofort was und wo der "Lebboschubbe" war.



So waren die zwei Wochen auch für alle ein Erlebnis. Jeder kam fliegerisch auf seine Kosten, es wurden Strecken zwischen 400 und 8 km (Paules Überlandeinweisung: Start, Hausbart und abgleiten) geflogen, wobei die Rückholer auch zu ihrem Spaß kamen. So wurden an einem Tag bei immer stabiler werdender Luft alle Flugzeuge zurückge-



holt. Nachts um 2.00 Uhr sind die letzten dann eingetrudelt. Die Küchenchefs waren an diesem Abend etwas pikiert, weil immer wieder aufgewärmt werden mußte, aber Opfer müssen eben gebracht werden. Apropos Essen, es war wie immer vorzüglich, schon fast feudal, auch hielten sich die Kosten dafür in Grenzen.

Nach zwei Wochen verließen wir den Ausflugsort und begaben uns in Richtung Heimat, wobei uns die B 12 samt Hänger und Zugfahrzeug durch die Rollversuche auf der Autobahn eine Menge Mehrarbeit in der Werkstatt bescherte.

martin pleizier



Vergleichsfliegen auf dem Flugplatz "Berliner Heide"

Wie auch in den letzten Jahren, erreichte uns in diesem Frühjahr wieder eine Einladung des Akademischen Luftsportclubs Berlin zu dem Vergleichsfliegen auf dem Flugplatz "Berliner Heide" in Metzingen. Ermutigt von den Erfahrungen anderer Akaflieger meldeten wir uns mit der DG 100 und dem Discus an.

Trotz bester Vorsätze und gründlicher Planung schafften wir es am Montag erst um 8.55 Uhr bei den Metzinger auf den Hof zu rollen. Den ganzen Sonntag hatten wir noch gearbeitet, um ein paar Mängel, die im Sommerlager an den Hängern aufgetreten waren, zu beheben, doch als es am Montag dann losgehen sollte, gingen bei dem einen Gespann die Bremslichter nicht, beim anderen streikten die Blinker. Doch das störte uns im Moment nicht mehr, kamen wir doch gerade noch rechtzeitig zum Eröffnungsbriefing und prompt begrüßte man uns mit einem Applaus für unser gutes Timing. Die Schwächen der Akaflieger waren anscheinend hier schon bekannt und so fühlten wir uns in der Metzinger Runde gleich wohl.



Nach Kennenlernen, Besprechen und Wetterbriefing wurde der erste Tag glücklicherweise neutralisiert, die Luft war zu stabil um uns die nötige Thermik zu bringen. So fanden wir genug Zeit uns in dem gemütlichen Clubheim der Metzinger wohnlich einzurichten und unsere

Hänger in Ordnung zu bringen. Am Dienstag ging das Fliegen dann los. Wegen des starken Windes wurde nur ein kleines Dreieck über 125 km ausgeschrieben, das von den Kunststoffliegern dann auch geschafft werden konnte, aber nach dem Prinzip: Zwei vor und eins zurück. Der Wind blies einen mehr zurück, als man vorankam. Der nächste Tag brachte dann sehr gutes Wetter. Es wurde ein Eck über 300 km ausgeschrieben und auch geflogen. Für uns beide war es das erste; wir waren mächtig stolz und es wurde dann auch gebührend gefeiert.

So wie es angefangen hatte, ging das Vergleichsfliegen dann auch weiter. Gutes Wetter und besonnen ausgewählte Dreiecke machten das Fliegen über der spätsommerlichen Heide zu einer wahren Freude und uns zu einem wirklich unvergessenem Erlebnis. Der direkte fliegerische Vergleich mit den anderen Segelfliegern ohne Konkurrenzkampf und Stress machte viel Spaß.

Das einzige Holzflugzeug, eine Ka 8, hatte natürlich große Nachteile, doch spezielle (kleinere) Aufgaben und ein unerschöpflicher Idealismus der Piloten machte vieles wieder wett.

Nach 6 Wertungstagen und vielen Flugstunden sollte ein Ruhetag etwas Erholung bringen. Dank des Wetters, das inzwischen schlechter geworden war, bekamen wir nun gezwungenermaßen gleich drei neutrale Tage. Diese nutzten wir, um mit unserer Mannschaft etwas zu unternehmen. Paule, Karsten und Fidell hatten uns bestens umsorgt und uns alles menschenmögliche abgenommen, so daß wir uns eigentlich nur noch um das Fliegen kümmern mußten.

Am Ende der zweiten Woche gab es zum Abschluß noch einen Wertungstag, an dem wir jedoch unsere bis dahin gute Platzierung halten konnten, so daß der Discus auf dem ersten, die DG 100 auf dem dritten Platz landeten.

Die gemütlichen Abende mit Erfahrungsaustausch und vielen Erzählungen, gemeinsames Frühstück und Abendessen, wo jeder mal kochen mußte und einige Feiern einschließlich Spanferkelessen trugen viel zu dem guten Gelingen dieses Vergleichsfliegen bei.

Das Metzinger Vergleichsfliegen, schon fest vorgesehen für 1987, ist ein guter Einstieg in die Überland- und Wettbewerbsfliegerei und wir können ein Teilnahme nur wärmstens empfehlen.

ralf wegner, jochen zimmermann

Zu Gast bei der Akaflieg

Eines sei zu Beginn dieses Berichtes erwähnt:

Ich habe mich nicht aus eigener Initiative um die Teilnahme am Hertellehrgang bemüht, sondern bin dazu eingeladen worden (natürlich von Akafliegern). Ich lebe und arbeite in Düsseldorf, bin folglich Nichtstudent und Rheinländer. Es war für mich in zweierlei Hinsicht ein ganz besonderes Erlebnis, nämlich zum einen das Segelfliegen und zum anderen zwei Wochen Aktivurlaub im Kreise von Berliner Studenten.

Am späten "Nachmittag" des 12. September trafen die ersten Akaflieger auf dem Flugplatz ein und die Unterkunft war endlich zugänglich. Zwei Teilnehmer (2 x Helmut von 4 Helmut) kehrten gerade aus der Gaststätte zurück, um zu sehen ob endlich jemand da ist. Nun waren sie da, die Akaflieger und es konnte losgehen. Man (Akaflieg's) hatte sich viel zu erzählen und so gingen die noch verbleibenden 2 Stunden bis Mitternacht recht schnell vorbei. Die Teilnehmer beobachteten das abendliche Geschehen mit den Gedanken, wie wohl der Lehrgang ablaufen wird, was kommt da auf einen zu!?

Einige Formalitäten, Gefahreneinweisung, ein bisschen Wer-Ist-Wer und der Twin-Astir beförderte am nächsten Morgen jeden Teilnehmer zweimal in den Übungsraum Großes Moor. Die Fluglehrer Rainer und Ingo begannen mit der Schulung. Mitfühlen, nicht verkrampft die Ruder blockieren - mal sehen, wie einem das Starten - Fliegen - Landen bekommt. Durch die Reihe unproblematisch.

In meinem Flugbuch taucht in der Spalte "Luftfahrzeug-Baumuster" der TWIN nach dem 3. Start nicht mehr auf. Die ASK 13 kam am Sonntag im offenen Hänger und sollte bis zum 50. Start fünf Teilnehmern zu lehrreichen, aber auch schönen und erlebnisreichen Flugstunden verhelfen (majestätisch, wie "sie" so in der Abendsonne im Endanflug in die Landebahn einschwebte, gutmütig, besonders dann, wenn ein Flugschüler zu früh abgefangen hat und ein zweites mal abfangen mußte oder der Fluglehrer eingriff, um Schlimmeres zu verhindern).

Mit der ASK 13 kam dann auch ein weiterer Fluglehrer. Martin, gerade erfolgreich den Fluglehrerlehrgang beendet, übernahm die Schulung auf der ASK 13 und Ingo konnte sich so verstärkt dem Aufbau seines Autos widmen.

Das fast jeden Tag akzeptable bis herrliche Wetter ließ es zu, daß jeder Teilnehmer problemlos sowohl seine 50 Starts absolvieren als auch mindestens einen längeren Thermikflug in sein Flugbuch eintragen konnte.



So erfolgte Start um Start - gelandet wurde anfänglich mehr oder weniger erfolgreich und es wurde so manches mal recht lange zum Start zurückgeschoben - und der Flugbetrieb wurde mit tatkräftiger Unterstützung und Einweisung der Akaflieger bewältigt. Besonders gerne wird man an die "ruhigen" Wochenenden mit dem Luftsportverein Burgdorf (Budos) zurückdenken; in jedem Falle der Startschreiber ("Wer ist denn der Piloteur in der Ka 8?", "Ist der Doppel-Raab schon wieder gelandet?", "Hallo Winde Burgdorf!").

So manchen morgen kam der Flugbetrieb allerdings recht langsam in Gang. Der eine oder andere Akaflieger schwärmte da von den Zeiten, wo schon um 9 Uhr der erste Start gemacht war, aber um diese Zeit lagen die meisten noch im Bett (in der Unterkunft bzw. die "Härtesten" draußen auf dem Flugplatz). Doch mit der Zeit bekam man ein Gefühl dafür, wann es Zeit wird, die Flugzeuge aus der Halle zu schieben, zu checken, den Startwagen in Position zu bringen, denn eines wollte ja jeder - starten. Und war gutes Wetter, natürlich so schnell wie möglich, denn man wollte ja in den Genuß eines "Bartes" gelangen, der das Variometer und den Höhenmesser so richtig aktivierte und die Flugzeit um das 10-Fache gegenüber einer Platzrunde verlängern konnte.

Daß Segelfliegen durchaus auch gefährliche Situationen birgt, bekam ein ASK 13-Fluglehrer/Flugschüler-Team beim Endanflug zu sehen - zum Glück nicht zu spüren. Ein Düsenjäger rauschte gefährlich nahe an der ASK 13 vorbei. Ansonsten gab es keine außergewöhnlichen Zwischenfälle oder gar Unfälle. Das spricht für eine gute Einweisung, Schulung und verantwortungsvollem Verhalten aller beteiligten auf dem Flugplatz.

Am Ende des Lehrganges haben sich 6 Teilnehmer freigeflogen, 4 auf der ASK 13 und 2 auf dem TWIN; sicherlich auch ein Beweis für die gute Schulung der Fluglehrer.

Nicht zu vergessen sind die Abende am Kamin, das Kochen und Essen (Burgunderrollbraten und besseres), die Kinobesuche, das Ramlingertrinken, der Besuch des Towers auf dem Flughafen Hannover, nächtliches Autoschrauben und Probefahren und Bauer Gehrkes Futtermals.

Es waren eine Vielzahl von Ereignissen und Eindrücken die den Hertellehrgang für mich zu den wohl erlebnisreichsten und schönsten Wochen gemacht haben und wäre ich Student in Berlin, hätte ich mich sofort um die Mitgliedschaft in der Akaflieg Berlin beworben.

Ich denke, daß jemand, der sich für das Segelfliegen interessiert und mal sehen will, wie das läuft, der ist genau richtig beim Hertellehrgang. Und nicht zuletzt die Präsenz und der persönliche Einsatz der Akaflieger machen das Segelfliegen dort zu einem Erlebnis in der Luft und auf dem Boden. Man hat deutlich gespürt, daß das Segelfliegen in der Akaflieg viel Spaß machen kann, die gemeinsamen Tage und Abende auf dem Flugplatz Freundschaften fördern, die nicht zuletzt auch ausserhalb von Ehlershausen fortbestehen.

Der Hertellehrgang 86 hat sicherlich allen Teilnehmern etwas gebracht, sowohl fliegerisch wie auch zwischenmenschlich. Einen Dank allen Akafliegern, die diesen Lehrgang vorbereitet, durchgeführt und begleitet haben.

Düsseldorf, im November 1986

helmut schmidt

Der Historische Flugbericht

Beginnend mit dieser Ausgabe ist seitens des Historischen Archivs der Akaflieg Berlin vorgesehen, jeweils einen Flugbericht aus der Feder ehemaliger Mitglieder der Gruppe zu veröffentlichen. Damit soll über-



Dr. Roland Eisenlohr.

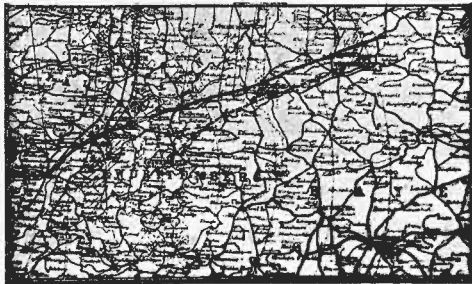
liefert werden, unter welchen oft abenteuerlichen Bedingungen die Entwicklung des Segelflugs und des Motorflugs in der Pionierzeit vorangebracht worden ist. Zuerst kommt Dr.-Ing. Roland Eisenlohr mit einem Bericht über seine Freiballonfahrt am 16. März 1913 zu Wort. Der Verfasser gründete im Frühjahr 1909 die allererste Akaflieg an der damaligen TH Charlottenburg, macht sich später als rühriger Luftfahrtschriftsteller sehr bekannt und wurde von der jungen Akaflieg Berlin im Jahre 1924 zu ihrem Ehrenmitglied ernannt.

Mit Windstärke 10 von Straßburg nach Bayreuth

Die interessanten Ausführungen von Bernard Brickweide in Nr. 5 des "Freiballon", regen mich an, eine alte Erinnerung an eine denkwürdige Fahrt, die über den Rahmen der gewöhnlichen Wolkenwanderungen hinausging und vom lieben, schönen Straßburg ihren Anfang nahm, wachzurufen und den Freunden des Freiballonfahrens zu erklären. Ich darf vorwegnehmen, daß mein Kurvenblatt nicht ganz so schön bearbeitet ist, wie das von Brickwedde, aber den Vorzug hat, schon vor dem Kriege 1913 angefertigt zu sein, wo man im allgemeinen Freiballonfahrten noch nicht so auszuarbeiten gewöhnt war. Die Kurven und mein Vortrag damals im Oberrheinischen Verein für Luftfahrt, der unter der Leitung von Oberstleutnant von Oldershausen und Prof. von Mises stand, haben damals sogar Aufsehen erregt.

Es war meine vierte Fahrt, von der ich heute berichten will. Sie stand unter Leitung meines verehrten und bekannten Lehrers Ing. Arbogast, der mir bald die Führung ganz überließ.

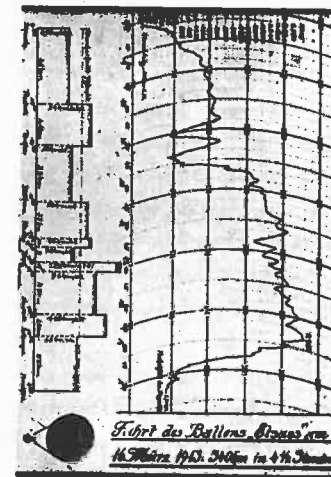
Mit 15 Sack Ballast starteten wir bei böigem Wetter am Steintor in Straßburg am 16. März 1913, vormittags 9.05 Uhr, mit nordwestlicher Windrichtung. In der Rheinebene hatten wir klaren Sonnenschein nach vorherigen regnerischen Tagen. Wetterkarten studierten wir damals noch nicht so wie heute, aber wir ließen uns gerne von den Assistenten des Herrn Prof. Hergesell, den Herren Dr. Rotzoll und Otto Stoll, der später auf Spitzbergen ein unglückliches Opfer seines Berufs wurde, beraten.



Ziemlich schwer abgewogen trotz der Böen, erreichten wir nach Abgabe von $1\frac{1}{2}$ Sack Ballast in einer Viertelstunde 500 m Höhe, überflogen den Rhein und nahmen Richtung Iffezheim-Karlsruhe.

Voraus über dem Schwarzwald ballten sich mit der Einwirkung der Sonne dicke Wolkenberge über den regennassen Bergen auf. Nur zu bald sollten wir mit ihnen nähere Bekanntschaft machen. Mit etwa 80 Kilometer Geschwindigkeit nähern wir uns etwas südlich Karlsruhe bei Ettlingen dem nördlichen Schwarzwald, indem wir uns auf 1100 m erheben. Mit rassischer Fahrt tauchen wir in die in fabelhaftem Glanz erstrahlenden Wolkenmassen, deren gischtige Umrandung man branden zu hören glaubte. Für Sekunden durchqueren wir einen Zwischenraum und fliegen in den nächsten Berg hinein. Merkwürdigerweise fliegen wir quer zum Wolkenzug! Aber was ist los? Wir fallen, fallen immer schneller unter der Einwirkung der Wolkenfeuchtigkeit und dem Mangel an Sonnenwärme. In wenigen Minuten stoßen wir in 480 m Höhe aus den Wolken, dicht über den Wäldern, die da etwa 260-300 m hoch liegen. Wir schauen in Böen, drehen uns um unsere verehrte Längsachse, alles geht so schnell, daß man kaum mehr weiß, was vor und hinter uns ist. Dauernd wechselt das Bild, die Bäume kommen immer näher, bedrohlich. Zwei

Sack Ballast feuern wir raus, und langsam bremst sich der Fall, und von neuem tauchen wir von unten in neue Wolkenberge. Von neuem wiederholt sich das Spiel, während wir den nur mäßig hügligen Kraichgau überfliegen, was uns $4\frac{1}{2}$ Sack im Ganzen kostet. Die beiden großen Zacken in der Höhenkurve zeigen den starken Einfluß der Abkühlung in den Wolken. Trotz sparsamster Ballastabgabe - wir hatten schon das Schlepptau beim ersten Fall abgeworfen und wollten uns so Ballast ersparen - war ein Drittel unseres Ballastes daraufgegangen, und nun schossen wir steil in die Höhe. Eine starke Böigkeit über den Kumuluswolken erschüttert unseren braven Ballon "Elsaß" noch einmal, und in strahlendem Sonnenschein ziehen wir nun über die Wolkenberge, die unter uns zurückbleiben, dahin. Prachtvolle farbenprächtige Aureolen tanzen auf den gewaltigen Wolkenwänden, deren Hochglanz uns blendet und alle Fotoaufnahmen mehrfach überlichtet. Wir können uns ausgezeichnet im Neckar- und Kochergebirge orientieren, 2200 m unter uns liegen die Hafenanlagen von Heilbronn, deren Pläne mein Vater bearbeitet hat, woher ich die Formen genau kenne.



Nachdem ein Wolkenschleier uns nochmals etwas zu schaffen gemacht hat, pendeln wir langsam in die Gleichgewichtslage hinein, haben aber nach zweieinhalb Stunden nur noch $4\frac{1}{2}$ Sack Ballast, also den Landungsballast, wie er für eine Landung aus so großer Höhe und so rascher Fahrt zum Mindesten erforderlich ist. Unsere Geschwindigkeit nimmt immer zu. Die Geschwindigkeitskurve ist nach dem Bordbuch gezeichnet. Bei der starken Erhöhung um 12 Uhr liegt natürlich ein Meßfehler durch zu schräges

Herunterloten aus fast 3000 m Höhe vor. Ausgeglichen ergäbe sich eine leicht von 60 auf 100 km zunehmende, gegen Ende auf 85 km Landegeschwindigkeit abnehmende Kurve. Gegen 12 Uhr sehen wir südwestlich tief unter uns einen Ballon im Gelände herumkrebsen, der wie ich nach-

her feststellte, von Stuttgart aufgestiegen war. Er hat uns nicht gesehen, denn die Insassen sahen wohl immer nach unten und nicht in unsere nahezu 3000 m Höhe. Rothenburgs Zinnenstadt bietet sich unserem Blick, die Frankenhöhe und der Steigerwald treten kaum als Erdbewegung in Erscheinung. Und nun kommt ein Bild von überwältigender Schönheit: in strahlendem Sonnenglanz sehen wir gleichzeitig Nürnberg, Erlangen und etwas nördlich Bamberg!

Mitten über dem regelmäßigen Stadtplan von Erlangen eilen wir hinweg, und nun baut sich mit schroffen Hängen, ungeheuren Steinwällen und Felsenmeeren die Fränkische Schweiz unter uns auf. Wir spüren sie in 2900 m Höhe, denn außer einem Schmetterling wird ein kleines Aststück mit zwei oder drei Blättern an uns vorbei nach oben gewirbelt. Als wir nochmals etwas Ballast geben, wirbelt der Sand an dem nur wenig sinkenden Ballon hinauf. Wir haben mittlerweile 110 km Geschwindigkeit erreicht, und die Frage: wo und wie landen?, beginnt unsre Gemüter zu beschäftigen.

Unten gehts hügelab, hügelab. Felsen, Felsen und immer wieder Felsen zeigen uns, daß die Gegend mit Recht "Fränkische Schweiz" heißt!

In 25-30 km Entfernung wuchten uns die ersten hohen Berge des Fichtelgebirges, der Ochsenkopf und der Schneeberg, beide etwa 1030 m hoch, entgegen. Ein Überfliegen mit den $3\frac{1}{2}$ Säcken Ballast ist unmöglich, also schnell herunter! Brausend kommen uns die Wälder entgegen; es ist ja auch schon ein kleiner Sturm, der die Baumkronen durcheinander rüttelt. Das Schlepptau setzt auf, und trotz unserer Warnung versucht ein Bauersmann uns zu halten. Mehrfach um seine Vertikale gewirbelt, fällt er auf seinen Acker, und wir sind in Sorge um ihn. In 60 m Höhe jagen wir dahin. Hinter dem nächsten Hügel wollen wir landen, im Fallwind, alles ist darauf vorbereitet, daß es eine sehr schwierige Landung geben wird.

Da plötzlich treten hinter dem Hügel die ersten Häuser in Erscheinung; es liegt verborgen eine Ortschaft da, über die wir nicht mehr hinwegkommen können. Schnell entschlossen reißt Arbogast den Ballon in 50 m Höhe auf und ich postiere mich als Ballonführeraspirant an der Aufschlagseite, den letzten Ballastsack eben herauswerfend.

Rasend schnell näher wir uns dem Rande des Hügels, gespannt, wie die Sache ausgehen wird. Ein harter Aufschlag, daß es stäubt auf dem gepflügten Acker und - wie ich von einer kurzen Betäubung erwake, spüre ich, daß etwas meinen Rücken unsanft bearbeitet! Die Sinne kommen mir wieder: Das können nur die Auslaufleinen sein, jetzt geht gleich der Korb über mich! Ich ziehe meinen Kopf in meinen damals durch seine Höhe berühmten Stehkragen, und polternd kippt der Korb über mich, und das Schlepptau beginnt seine Raspelarbeit an meinem Kragen!

Schnell auf! Donnerwetter, wenige Zentimeter neben der Stelle, wo mein Kopfabdruck im Erdboden zu sehen ist, liegt ein Stein von der Größe eines Bachsteines! Es war aber gar keiner, sondern unser Variometer, das so in den Ackerboden gesaut war, daß es eine Schmutzkruste hatte wie meine Mütze, die zwei Zentimeter stark mit festgepreßter Erde überzogen war! Aber zu langer Untersuchung war keine Zeit. In Bruchteilen von Sekunden springe ich auf, suche das Schlepptau, das wie eine Schlange auf der Erde tanzt und werfe mich der Länge nach darauf, es mit den Händen festhaltend. Bald spüre ich, daß es zur Ruhe kommt. Nun auf, dem etwa 40 m vor mir liegenden, ganz umgestülpten Korbe zu! Während ich ihn aufkippe, rufe ich: Ist jemand verletzt!?, und zwei Stimmen antworten: ja! Noch werfe ich schnell einen Blick auf den Ballon, der dicht vor den ersten Häusern in dem Gestrüpp, das am Rande eines Hanges steht, sich mit dem Netz gefangen hat, - sonst wäre der Korb den Steilhang von 10 m vielleicht, wenn auch ohne mich, hinuntergefallen!

Die Verletzungen waren nicht schlimmer Natur. Herr Neven-Dumont hatte sich allerdings den rechten Arm ausgekugelt, während Architekt Tobias, der wohl heute noch in Straßburg lebt (?), das Ohr eingerissen, und Arbogast eine Schramme an der Stirn hatte.

Ich selbst war der einzige Unverletzte, obwohl ich, wie mir die Kameraden nachher sagten, beim Aufschlag durch den Korbring sausen kopfvor auf den Acker geflogen war. Vielleicht wäre es ohne den hohen Stehkragen nicht so gut abgegangen, den das Schlepptau nachher in beiden Lagen durchgesägt hat, ehe der Ballon liegen blieb.

Wir waren in genau $3\frac{1}{2}$ Stunden 340 km weit geflogen, hatten also rund 80 km Durchschnittsgeschwindigkeit erreicht. Wir lagen dicht

südlich Bayreuth in einer sehr wenig besiedelten Gegend bei Michelfeld an der Pegnitz in der Oberpfalz.

Zu zweit mußten wir nun den Ballon bergen; es dauerte lange, bis Hilfe kam. Dazu noch den Verletzten, dem wir den Arm mit der schwarz-weiß-roten Fahne festbanden, da er sehr stark angeschwollen war. Es wurde spät abends, bis wir zu einer Bahnstation kamen, und nachts 12 Uhr, bis wir in Nürnberg anlangten, wo wir einen Arzt aufsuchten und dem Kameraden den Arm einrenken lassen konnten. Von da ab wurde die Stimmung etwas gehobener, und nach einem kräftigen Schluck Bayrischen Bieres traten wir die Heimreise an mit dem Bewußtsein, eine immerhin sehr interessante Fahrt "glücklich" beendet zu haben!

Leider war es die letzte Fahrt mit meinem Freunde Arbogast, der bald darauf mit einem schweren neuen Wagen auf der steilen Abfahrt des Kniebis im Schwarzwald tödlich verunglückte. Er war ein mutiger, sicherer und bedächtiger Führer, der nie seine Ruhe verlor, eine der stärksten Stützen des "Oberrheinischen Vereins für Luftfahrt" in Straßburg, der s.Zt. eine der größten Gruppe des deutschen Luftfahrtverbandes war. Die heute noch lebenden ehemaligen Mitglieder des O.V.L. werden auch Arbogast ein ehrendes Andenken bewahrt haben.

H. P. Lewis

49

Aktive waren in den Jahren 1985/86:

Gerhard Adelhoefer	Mohammad Nasserli
Franz Beil	Martin Nietzer
Sabine Bertram-Röpling	Rainer Paulke
Thomas Dörfler	Martin Pleizier
Wolfgang Giesecke	Gerhard Rodloff
Peter Grundhoff	Michael Rose
Ulrich Horn	Jörg Röpling
Klaus-Peter Jaquemotte	Alfred Schmiderer
Gökhan Kayal	Rainer Selle
Roland Kopetsch	Andreas Smukat-Tromnau
Karsten Koppel	Ralf Wegner
Ingo Luz	Jochen Zimmermann
Bernd Maier	

Der Vorstand

Ressort	84/85	85/86
1. Vorsitzender:	Franz Beil	Franz Beil
2. Vorsitzender:	Roland Kopetsch	Roland Kopetsch
Kasse:	Ingrid Maßwig	Ingrid Maßwig
Schrift:	Jochen Zimmermann	Roland Kopetsch
	Roland Kopetsch	Michael Rose
Werkstatt:	Michael Rose	Ingo Luz
Ausbildung:	Achim Leutz	Achim Leutz
Wissenschaft:	Ulrich Horn	Ulrich Horn
Flugbetrieb:	Franz Beil	Franz Beil
Bus und Winde:	Alfred Schmiderer	Martin Nietzer
Gebäude und Anlagen:	Rainer Selle	Wolfgang Giesecke
Jugend:	Gökhan Kayal	Jörg Röpling

Nachrichten aus der Altherrenschaft 1985/86

Persönliches

Herz/Blech/Kleimann

Das Höhenflug-Team aus Lüneburg erhielt für die UL-Konstruktion "hfl Stratos" anlässlich der Airshow in Oshkosh/USA im August 1985 von der Experimental Aircraft Association (EAA) zwei Auszeichnungen für Bauausführung und Design.

Achim Leutz

ist im März 1986 für seine langjährigen Verdienste als Segelflug-Ausbildungsleiter im DAeC-Landesverband Berlin mit der Goldenen Ehrennadel des DAeC ausgezeichnet worden.

Dr. Herbert Martin

belegte auf der Deutschen Meisterschaft 86 in Aalen-Elchingen mit einer ASW 22 den 24. Platz in der Offenen Klasse. Außerdem übernahm er den Vorsitz für den Ende 1985 neu entstandenen Flugsportclub Charlottenburg e.V.

Dr. Reiner Stemme

hat inzwischen mit dem neuen Hochleistungsmotorsegler "Stemme S 10" den Erstflug absolviert und will das Flugzeug wahrscheinlich Anfang 1987 zur Serienreife bringen.

Dr. Jürgen Thorbeck

nahm an den Niedersächsischen und Berliner Meisterschaften 1985 in Rotenburg/Wümme teil und konnte in der Standardklasse Berliner Meister werden.

Neue Mitglieder

Ullo Schönleber, Gerhard Schreck und Edith Luz, geb. Haut

Verstorben

Ulrich Hesse (alias Mattscheibe) verstarb am 3. März 1985 in München. Auch Walter Rothenpieler ist 80-jährig gestorben, Daten leider nicht bekannt. Ihm folgte am 7. November 1986 Oberbaurat a.D. Dipl.-Ing. Walter Krieger (Hamburg) und am 12. Dezember 1986 Dr. Walter Freitag (Berlin). Wir halten ihr Andenken in Ehren.

16. AH/AD-Treffen

Termin: 29. bis 31. Mai 1987 auf dem Flugplatz "Großes Moor" in Ehlershausen.

Eindrücke vom 15. AH/AD-Treffen im Juni 1985

Diesmal standen uns drei volle Tage zur Verfügung. So widmete man sich bei anfänglichem Regen ausgiebig der Präsentation des UL-Stratos, einer Neuentwicklung dreier Altherren und frönte am ersten Abend der Luftfahrt-Nostalgie mithilfe dreier Filme und einer historischen Diaserie, dargeboten von Erich Grosser und dem Bericht.

Am Sonntag konnte dann ausgiebig geflogen werden, obwohl ab 10 Uhr die obligate Mitgliederversammlung ablaufen mußte. Herausragend dabei war der Beschluß, daß der wiedergewählte Vorstand (Wefeld und Zacharias) zu einer wesentlichen Finanzhilfe aus der AH-Kasse für die Beschaffung der B 13-Tragflächen ermächtigt wurde.

Das Gastflugprogramm mit dem Twin-Astir und der B 12 wurde wirksam durch die AHs Heiner Neumann und Jürgen Thorbeck unterstützt, die viele Teilnehmer mit einer Cessna bzw. Jodel in die Luft gebracht haben. Eine wieder recht gelungene Kaffeetafel leitete dann zum rustikalen Hallenabend über. Der Prager Schinken nebst selbst gefertigten Salatmassen ließen kaum Wünsche offen. Eine nachbarliche Bierspende von 120 Litern versickerte binnen kurzer Zeit in den Kehlen von fast 100 Restauranten in der als Flugplatzkneipe dienlichen blauen Halle.

Auch der Montag war nochmal himmelsmäßig gnädig. Nicht alle fuhren heimwärts, denn die Gruppe bot für fünf interessierte AH eine

kleine Sonderflugwoche an, die zur Zufriedenheit aller verlaufen ist. 30 Jahre Altherrentreffen - in dieser schönen Tradition wollen wir fortfahren.

Hans Joachim Wefeld

Die Alten Herren und Damen der Akaflieg

Volkmar Adam	Gerhard von dem Hagen
Gerd Ahrens	Günter Hager
Detlef Alwes	Dr. Gerd Hefer
Dr. Hans-Joachim Aminde	Dr. Wolfgang Herbst
Michael Arndt	Fred Hermannspann
Dieter-Detlef Behrndt	Konrad Herz
Georg Blech	+ Ulrich Hesse
Dr. Theodor Bloem	Ekbert Hoffmann
Dieter Blumberg	Christoph Hofmann
Eberhard Bremer	Kurt van Hüllen
Dr. Hans-Joachim Brockmann	Georg Jaeckel
Dietrich Brönner	Wulf Kahle
Helmut Bunk	Dr. Jochen Kassner
Horst von Damm	Konrad Kauffmann
Rainer Döring	Manfred Kleimann
Dr. Arno Dörrscheidt	Gerald Klein
Hans-Jürgen Dudenhausen	Vincenz Kloss
Dr. Frank Etzold	Dr. Eike Knopf
Reinhard Feustel	Dr. Klaus Kopfermann
Johannes Frauendienst	Rudolf Krahn
+ Dr. Walter Freitag	Curt Kranz
Ernst-Günter Friedrichs	+ Walter Krieger
Hermann Ganschow	Hellmuth A. Krüger
Werner Graeber	Ingo Küchler
Hans-Jörg Griese	Brigitte Kümmerling-Mertins
Peter Gröllmann	Dr. Rudolf Lachenmann
Erich Grosser	Dr. Horst Laucht

Jörg Lentz	Leo Schmidt
Jutta Lentz	Ingo Scholz
Otto Lentz	Doris Schönleber
Hans-Werner Lerche	Gerd Schönleber
Achim Leutz	Ullo Schönleber
Uwe Leyh	Ulrike Schönleber
Edith Luz	Gerhard Schreck
Ingrid Maßwig	Julius Schuck
Klaus Maßwig	Dietrich Schwenke
Hans-Werner Mattig	Peter Slawik
Dr. Herbert Martin	Winfried Specowius
Rainer Mehlhose	Dr. Lothar Speidel
Dr. Kai Mertins	Dr. Ernst Sperling
Horst Micke	Dr. Reiner Stemme
Rolf Model	Walter Stender
Michael Molzen	Friedrich Tanneberger
Eduard Neumann	Dr. Hans-Joachim Thomas
Heiner Neumann	Dr. Jürgen Thorbeck
+ Kurt Nickoll	Giselher Uebel
Dr. Claus Oehler	Petra Ulrich
Rudolf Ott	Klaus Vießmann
Uwe Peter	Dieter Voigt
Werner Prautsch	Jürgen Voigt
Dieter Reich	Gustav-Adolf Wachsmuth
Hartmut Rosch	Hans Joachim Wefeld
Hannes Ross	Wilhelm Werner
+ Walter Rothenpieler	Martin G. Winter
Bertram Schlier	Wolfgang Zacharias

Bemerkung: Es sind nur die Alten Herren bzw. Damen angegeben, von denen die Adressen bekannt sind.

Dankwort

Der Zeitraum über den wir hier berichtet haben stand ganz im Zeichen der Bauarbeiten an der B 13. Die technischen Schwierigkeiten und Probleme im Arbeitsablauf mit denen wir es dabei zu tun haben, können wir nur durch persönlichen Einsatz und unseren Ehrgeiz, dieses Projekt zu einem guten Ende zu führen, lösen. Dadurch sammelt jeder wertvolle Erfahrungen schon während des Studiums, die ihm später einmal nützlich sein werden. Doch ohne die finanzielle und materielle Unterstützung, die wir zum Teil von der TU-Berlin erhalten, zu einem großen Teil aber auch aus der Industrie, wäre es nicht möglich unsere Arbeit so erfolgreich durchzuführen.

Wir möchten uns daher an dieser Stelle bei allen die uns in den letzten zwei Jahren geholfen haben ganz herzlich bedanken und hoffen, daß Sie uns auch in Zukunft so wie bisher unterstützten können.

roland kopetsch

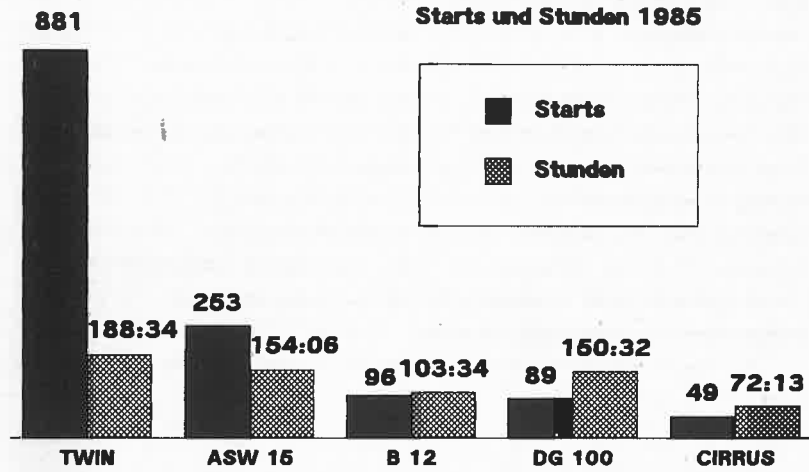
Die Spender waren:

AOE-Plastic GmbH München	Feldmühle AG Wesseling
Atlanta Bietigheim	Felo Werkzeuge Neustadt
Augsburger Pinselfabrik Augsburg	Gedore Werkzeugfabrik Remscheid
AWA Couvert Ahlfeld	Goodyear Mörfelden
Bakelite GmbH Iserlohn	Grob Mindelheim
Wäscherei Baum Berlin	Albert Haugg Kühlerfabrik Aachen
Beiersdorf AG Hamburg	Heine & Beißwenger Fellbach
Berkefeld Filter Celle	Henkel KGaA Düsseldorf
Robert Bosch Berlin	Heyd-Messwerkzeuge GmbH Esslingen
Chemie Handelsgesellschaft Berlin	Holzher Nürtingen
Diab Barracuda GmbH Hannover	Interglas GmbH Ulm
Dick GmbH Esslingen	Kluwe Baustoffe Berlin
Eisele & Co Köngen	Knott Achsen Bremsen Eggstätt
Enka AG Wuppertal	Federntechnik Körner Pfullingen
Hans Georg Felder Wuppertal	Kraftwerks-Union Berlin

Krupp-Stahl AG Siegen	Carl Spaeter Berlin
K. Lehmann Hamburg	Tylorit Schleifmittel
Lesonal Stuttgart	Joh. Urbanek & Co Nürnberg
Linde AG Technische Gase Berlin	VSM
Nixdorf Paderborn	VW-AG Wolfsburg
Pferd-Werkzeuge Marienheide	Weber & Wirth Schwerte
Phenolchemie GmbH Gladbeck	Wer liefert was? Hamburg
Rhombus Rollen Wermelskirchen	Hermann Wiederhold GmbH Hilden
Röhm Darmstadt	Wieland-Werke Ulm
Ludwig Schmitz Haan	E. Wille Wuppertal
Deutsche Shell AG Berlin	Witzmann Pfozheim
Schwarzw. Textilw. Schenkenzell	Dr. Zimmermann Möttingen
SKF-Kugellagerfabrik Schweinfurt	3M Deutschland Neuss
Sonnenschein Accumulatoren Berlin	

Flugbetriebsstatistiken

Starts und Stunden 1985



Starts und Stunden 1986

