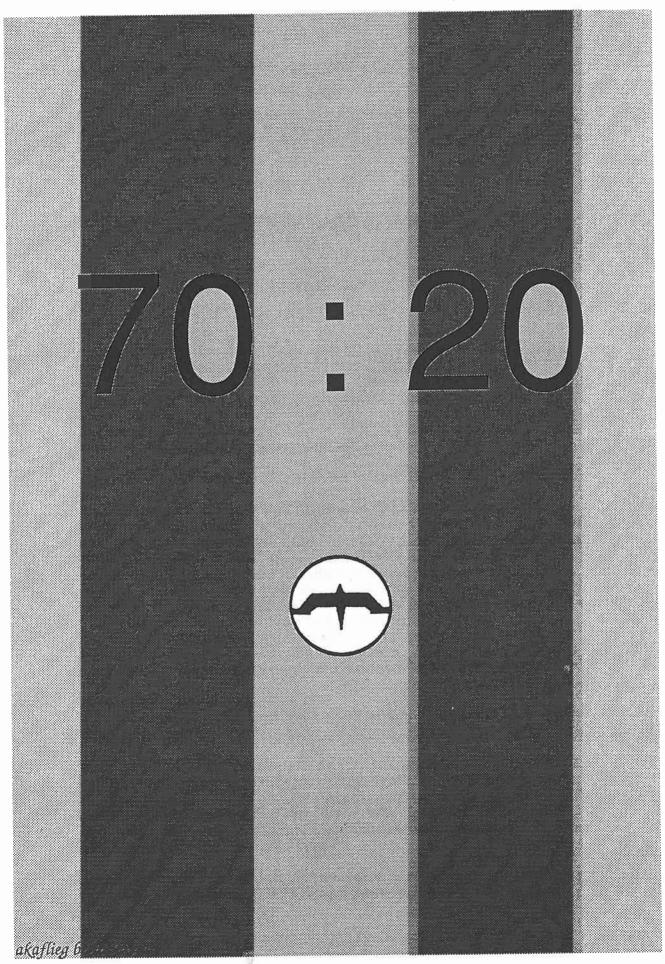
Festschnitt 1988



#### Über den Umgang mit Jubiläen

Zum dritten Mal legt die Akaflieg Berlin jenseits der üblichen Zweijahresberichte eine Sonderschrift vor. Der aktuelle Anlaß wurde dadurch vorgezeichnet, daß die neueste Entwicklung der Gruppe, die 'B 13', baldigst in die Luft kommen wird. Warum dann solch ein Titel? Wir wollen zweierlei Fakten zum Ausdruck bringen:

### 70 Jahre Akaflieg Berlin und 20 Flugzeuge bzw.Projekte

Unsere Gruppe besteht seit dem Jahre 1920, zählt also zu den drei ältesten Akafliegs. Ihre Geschichte verlief recht wechselhaft, es gab Höhen und Tiefen, sprich Erfolge und Mißerfolge.

Jubiläen als festlich begangene Jahrestage eines bestimmten Ereignisses werden von Vereinigungen, Unternehmungen und sonstigen Organisationen gern genutzt, um Rückschau und Ausblick langjähriger Tätigkeiten zu publizieren. Stiftungsfeste und Festschriften sind üblich und beliebt. Bei der Akaflieg Berlin lief das ganz anders.

Das 25jährige Stiftungsfest hätte 1945 stattfinden müssen. Der Ausfall bedarf keines

Kommentars.

Das 50jährige Stiftungsfest wäre 1970 fällig gewesen. Aber weder in der activitas noch in der Altherrenschaft war eine ausreichende Sympathie für dieses Vorhaben zu wecken. Fiel auch dieses Jubiläum aus? Jein. Neun Jahre später dachte eine andere Studenten- generation 'warum eigentlich nicht?'. Immerhin wäre das ein besonderer Grund zum Feiern. Eine tiefschürfende Archivsuche brachte ans Tageslicht, daß nun eben 50 Vereinsjahre zusammengekommen wären -- rechnet man die Epochen einer Inaktivität ab, z.B. die Jahre 1945 bis 1950. Also geschah es. Am 20. November 1979 um 18 Uhr 30 GMT versammelten sich jung und alt in der Kreuzberger Gaststätte 'Max und Moritz' zu einer historisch unterlegten Festfolge.

Der Landessportbund hatte sogar DM 500,- locker gemacht, aber es kam noch besser. Die Akaflieg Berlin erhielt vom Präsidium des Deutschen Aero Clubs e.V. das Diplom Otto Lilienthal als Zeichen der Anerkennung für hervorragende Leistungen im Dienste des deutschen Luftsports verliehen. Allerdings glänzte das Präsidium des DAeC-Landesverbandes durch Abwesenheit.

Immerhin war es eine recht gelungene Festivität. Das 75jährige Stiftungsfest müßte nach Adam Riese im Jahre 1995 abgehalten werden. Aber das bleibt zunächst eine Hypothese.

Über den bisherigen Zeitraum sei noch etwas anderes nachgetragen. Die Gruppenarbeit fand stets durch die aktivitas der Studenten ihren Niederschlag. Was aber eine Akaflieg auch auszeichnet, ist eine begleitende Unterstützung durch die Altherrenschaft, und das in unterschiedlichen Formen über einen Zeitraum von sechs Jahrzehnten. Weil eigenständige Veröffentlichungen der Altherrenschaft nicht üblich sind, sei dieser Schrift ausnahmsweise ein zweiter Teil angefügt, wenn auch nur in nostalgisch-poetischer Manier.

Fernerhin spielte immer die Mithilfe von Ehrenmitgliedern eine sehr wesentliche Rolle für die Gruppenarbeit. Dies gibt Anlaß dazu, ihre Namen zusammenfassend festzuhalten.

# EHRENMITGLIEDER DER AKADEMISCHEN FLIEGERGRUPPE BERLIN e.V. AN DER TECHNISCHEN UNIVERSITÄT BERLIN

1921	Prof.DrIng.E.h.Dr.phil.h.c.August von Parseval (1861-1942)
1924	DrIng.Roland Eisenlohr (1887-1959)
1927	Prof. <b>Dr.</b> -Ing. <b>Wilhelm Hoff</b> (18 <b>82-194</b> 5)
<b>1955</b>	Gerhard <b>Fieseler</b> (1896 <b>-1987</b> )
1957	Willy Stiebeler (1895-1968)
1960	Horst Remm
1960	Prof.DiplIng.Udo Augustin (1894-1975)
1969.	Prof.DrIng. DrIng. E.h. Heinrich Hertel (1901-1982)

						}
Segelflugzeug zweisitzig	D-7612	1977	Air lift	<b>B</b> 12	<i>B</i> 12	19
Segelflugzeng einsitzig (Nurflügel)	l	1969	•	Projektbau	B 11	18
Segelflugzeug einsitzig	D-2012	1968	i	SB 5	0 0 0	17
Segelflugzeug einsitzig	D-2022	1960	Klaus Dreier	L - Spatz 55	:	16
Segelflugzeug zweisitzig	D-2007	1954	Berliner Bär	Mü 13 Bergfalke II	;	15
Segelflugzeug einsitzig	D-2006	1953	Gruppe Lemm	Grunau-Baby IIb	9 9 8	14
2-mot. Flugzg. zweisitz. (Amphibium)	:	1944	i	Projekt	B 10	13
2-mot. Flugzeug einsitzig (liegend)	D-ECAY	1943	:	B9	<b>B</b> 9	12
Segelflugzeug einsitzig	D-4-694	1939	i	B81/2	B 8	11
Segelfugzeug einsitzig	D-4-660	1939	Olympia-Iolle	B 8 V1	38	10
Segelfugzeug zweisitzig	•	1939	;	Projekt	<b>B7</b>	9
Segelflugzeug einsitzig	D-4-635	1938	;	B 6	36	00
Segelflugzeug einsitzig	D-4-603	1937	•	B 5	B 5	7
Motorflugzeug einsitzig	D 2229	1931	'F.F.'	Volksflugzeng	Я.В.4	6
Segelflugzeug einsitzig	1	1925	i	Versuchsflugzeug 4	1	У
Segelflugzeug einsitzig	:	1924	į	Schulflugzeug	:	4
Umbau der B1	•	1923	Charlotte II	B 3	B 3	w
Segelflugzeug einsitzig	!	1923	Teufelchen	<b>B</b> 2	<i>B</i> 2	22
Segelflugzeug einsitzig	:	1922	Charlotte	B1	B 1	1
Flugzeugart	Amtl. Kennz.	Baujahr	Beiname	Пур	Werkur.	Lfd.Nr.
		- n c -				

X.

٠

,

#### Über den Umgang mit Werknummern

Zunächst zählte man überhaupt nicht mit Werknummern. Die Kiste wurde halt gebaut, erhielt einen spitzfindigen Namen und kam auch ohne ein amtliches Kennzeichen in die Luft. Der erste Name 'Charlotte' bezog sich auf den Bauort Charlottenburg, aus der 'B1'entstand dann etwa 1931 noch die Silhouette der Akaflieg, was man heutzutage ein Logo nennt. Der Berliner Bezirk Charlottenburg blieb bis heute die Heimat der Akaflieg.

Das 1931 entstandene Volksflugzeug mußte eine Typenbezeichnung bekommen, sie lautete 'A.B.4', also Akaflieg Berlin. Die Nr.4 war insofern Unsinn, als man schlicht vergessen hatte, daß die Gruppe 1924 und 1925 noch zwei Flugzeuge gebaut hatte. Diese wurden zwar zur Rhön angemeldet, aber wegen mangelhafter Details nicht zum Fliegen zugelassen. Dieses Faktum wurde erst durch Uraltliteratur wieder bekannt.

Insofern stimmt rechnerisch auch nicht die Fortsetzung bis zur 'B 10'. Dann kam die Nachkriegsphase. Es war sinnvoll, zunächst ein handwerkliches know-how dadurch zu entwickeln, daß man Segelflugzeuge der Industrie nachbaute, im ganzen vier Typen. Diese konnten begreiflicherweise keine Werknummern der Akaflieg Berlin erhalten. Die Konstruktion dominiert halt.

So ist man nun in 70 Jahren auf insgesamt 20 Flugzeuge gekommen, überwiegend Eigenkonstruktionen, d.h.Prototypen, dazu Projekte sowie Nachbauten. Eine solche Zusammenfassung drückt den Leistungsstandard einer Akaflieggruppe besser aus, als die bloße bzw. unvollständige Auflistung von alten Werknummern.

Laut Algebra könnte man folgern: Prima, alle 3,5 Jahre ein Flugzeug. Die Baujahre zeigen jedoch Diskontinuitäten, wie sie aus den Zeitläufte erklärbar sind, aber auch durch den jeweiligen Stand der Technik sowie durch den Profilierungsgrad unterschiedlicher Gruppenstrukturen.

Die nachfolgende Aufstellung der Gruppenflugzeuge erfolgt erstmalig in dieser Form, sie soll einen Schnellüberblick geben, die technischen Einzelheiten sind früher schon, in den Jubiläumsschriften '40 Jahre Akaflieg Berlin' (1960) und 'Chronik Akaflieg Berlin' (1977), veröffentlicht worden. Über die 'B 13' ist naturgemäß ein ausführlicher Bericht fällig geworden.

#### (D-KILU) PROJEKT B 13

Wir, die aktive Gruppe, möchten an dieser Stelle einen Einblick in das Projekt B13 und den aktuellen Stand der Arbeiten daran geben, ohne erneut eine Prognose über den genauen Termin des Erstfluges zu wagen. Aber wir arbeiten weiter!

Hatte sich die Gruppe seinerzeit entschlossen, ein Flugzeug mit nebeneinander sitzenden Piloten zu entwickeln, da eine Rumpfform von Prof. Oehler zur Verfügung stand, sollte auch die B13 wieder ein Doppelsitzer werden. Da auch eine respektable Leistung erzielt werden sollte, kam man zu dem Entschluss, daß dieses Ziel nur durch Verwendung eines Flügels grösserer Spannweite erzielt werden könne. Um den Bauaufwand möglichst gering zu halten, fiel die Wahl auf den Flügel des Projektes DG-500/22m der Firma Glaser-Dirks.

Da das Bruchrisiko bei einer Aussenlandung mit der Flügelgrösse wächst und die Rumpfkontur bei einer Side-by-Side-Anordnung dies zulässt, wurde ein Hilfsantrieb in der Rumpfnase vorgesehen, der die B13 zu einem nicht eigenstartfähigen Motorsegler macht.

Unter diesen Voraussetzungen schien die B13 in einem überschaubaren Zeitraum realisierbar zu sein. Leider kam es anders als wir dachten, da wir den DG-500 Flügel nicht rechtzeitig bekommen Konnten und jetzt auf den neuen S10-Flügel zurückgriffen. Die Vorteile, nämlich erneute Leistungssteigerung durch grössere Spannweite und ein moderneres Wölbklappenprofil, brachten für uns auch mehr Arbeit mit sich, da wir den Flügel in den Formen der Firma Stemme selbst bauten. Die S10 befand sich zu dieser Zeit auch noch im Prototypenstadium.

Im weiteren möchten wir auf technische Details der B13 und die Probleme, die bei deren Verwirklichung auftraten, eingehen.

Der Rumpf wurde in einer Haut-Stringer-Schalenbauweise ausgeführt. Die Rumpfschale die aus Kohle- und Aramidfaser aufgebaut ist, wird durch die längsverlaufenden Hautstringer und die quer dazu angeordneten Ringspanten in Beulfelder unterteilt. Gleichzeitig bilden die oberen Stringer im Rumpfvorderteil den Haubenrahmen, während sie durch ihre Position unmittelbar über der Krafteinleitungsrippe Bestandteile der Flügeltorsionseinleitung in das Rumpfmittelteil sind. Theoretische Grundlagen für diese Bauweise schuf Peter Jaquemotte in einer Studienarbeit.

Der Flügel wurde wiederum von Peter Jaquemotte und Alfred Schmiederer, für die Firma unsere alten Herrn Stemme entwickelt und zeichnet sich durch eine Auslegung als Dreifachtrapez mit dem Wölklappenprofil HQ 41 aus. Da unser Flügel erst der zweite war der die Form verliess, un wir auch keine grosse Erfahrung im Tragflächenbau hatten, dauerte es doch länger als erwartet, und das Flügelgewicht ist mit 310 kg doch höher als abgeschätzt. Darum entschlossen wir uns, auf den Einbau von Wassertanks zu verzichten. Auch mit dem nachträglichen Anpassen der Ruder gab es einige Schwierigkeiten.

Die Leitwerke wurden von uns gebaut, wobei auf altbewährte Wortmann-Profile zurückgegriffen wurde.

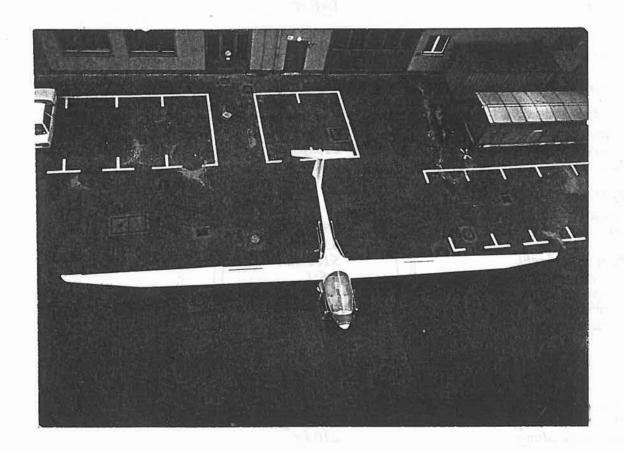
Der Hilfsantrieb besteht aus einem Rotax-Zweitaktmotor, der über ein Zahnriemenuntersetzungsgetriebe und eine Keilwelle eine in Rumpflängsrichtung verschiebbare Faltluftschraube von Prof. Oehler antreibt. Wie oben erwähnt entschlossen wir uns also, den Motor in der Rumpfspitze unterzubringen, wa einige schwer zu lösende Probleme mit sich brachte. Da sowohl im motorbetriebenem als auch im motorlosen Flug Wert auf einen ausreichenden Schub bzw. eine saubere Rumpfaerodynamik gelegt werden muss, wurden die ersten 15 cm der Rumpfspitze vertikal geteilt und durch eine aufwendige Kinematik nach innen einfahrbar gestaltet. Diese Nasenklappen dienen gleichzeitig

als Einläufe für die Kühlluft, welche vom Propeller abgezweigt und über Rohrleitungen auf die

Zylinder geführt werden. Sicher sind hier noch einige thermische Probleme zu erwarten, die sich aber erst unter realen Bedigungen im Flugversuch einstellen und lösen lassen werden.

Standschubversuche haben gezeigt, daß wir die projektierte Steigleistung von 1m/s erreichen werden.

Zur Zeit beschäftigen wir uns noch intensiv mit abschließenden Arbeiten an Steuerung, Cockpit, Fahrwerk und nicht zuletzt dem Flügelfinish. Leider müssen wir oft feststellen, daß der Teufel im Detail steckt. Unterstützt durch unsere "jungen" Alten Herren Jaquemotte und Schmiederer macht auch die Zulassung beim Luftfahrt-Bundesamt Fortschritte. Auch das Kennzeichen D-KILU wurde bereits erteilt.

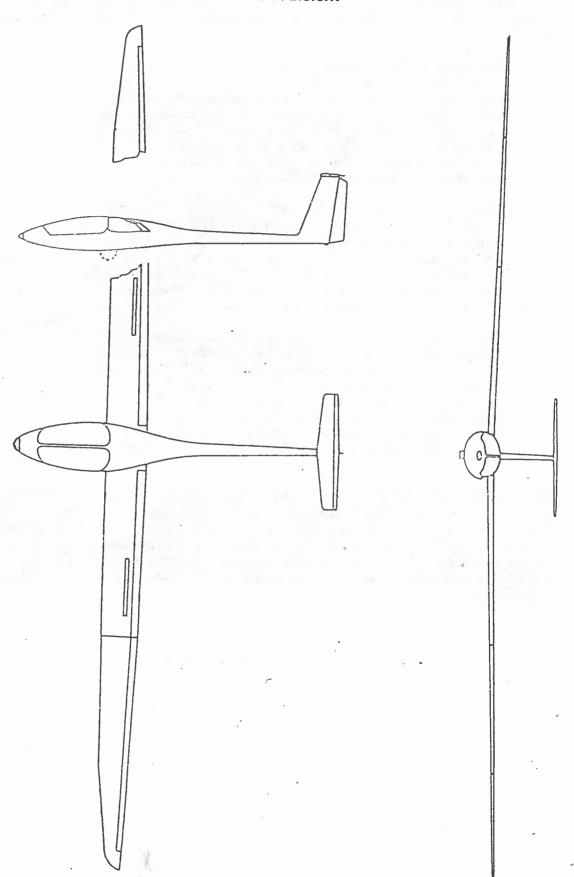


## TECHNISCHE DATEN B13

BESATZUNG	1+1
TRAGWERK	
Orafl	HQ 41/14.35
Profil Spannweite	23.20 m <sub>2</sub>
Fläche	$18.95  m^2$
Streckung	28.4
Verwindung	0
RUMPF	8.55 m
Länge	8.33 m 1.28 m
Breite	0.90 m
Höhe Cockpit	0.90 m
HÖHENLEITWERK	
Profil	FX71-L-150/25
Spannweite	$3.10  m_2$
Fläche	$1.46  m^2$
SEITENLEITWERK	7222 4 4 7 2 /2 2
Profil	FX71-L-150/30
Höhe	1.70 m <sub>2</sub> 1.71 m <sup>2</sup>
Fläche	1.71 m²
<b>FAHRWERK</b>	
1 Hauptrad einziehbar	380x150
1 Heckrad fest	$210\chi65$
Radstand	5.60 m
TRIEBWERK	
Rotax 377	246 12202
Leistung	25kw/32PS 6500 min <sup>-1</sup> 5100 min <sup>-1</sup>
bei n	6500 min 1
Betriebsdrehzahl	5100 min -
Getriebeuntersetzung	1.6:1
Faltpropeller	GFK 5-Blatt (Oehler)
Durchmesser	0.85 m
Betriebsdrehzahl	3200 min <sup>-1</sup>
GEWICHTE	200 6 -
Fluggewicht max.	800 kg
Ceergezincht	ca. 590 kg
Gew. der nichttragenden Leue 250 Kg	25/10 6-1-2
Hächenbelastung <b>min/max</b>	35/42 kg/m²
Gesamtzuladung	210 kg
FLUGLEISTUNGEN	
beste Gleitzahl	49 bei 105 km/h
geringstes Sinken	0.55 m/s bei 75 km/h
Überziehgeschwindigkeit	70 km/h
Höchstzulässige Geschw.	280 km/h
Höchstgeschwindigkeit	
bei böigem 'Wetter	190 km/h
Manövergeschwindigkeit	180 km/h
Steigleistung mit	
Hilfsantrieb	1 m/s
g-Limit	+5.3 / -2.65
8 Dones	•

# Projekt B 13

Drei-Seiten-Ansicht



#### Reminiszenzen zur Altherrenschaft

Aus der Feder von AH Otto Lentz stammt eine kurze Abhandlung über den Sinn und Zweck einer Altherrenschaft, die er zur Vorbereitung des 50jährigen Stiftungsfestes verfaßt hatte. Sein Betrachtung ist zeitlos, so daß sie bei dieser Gelegenheit den Teil B unserer Extraausgabe einleimöge:

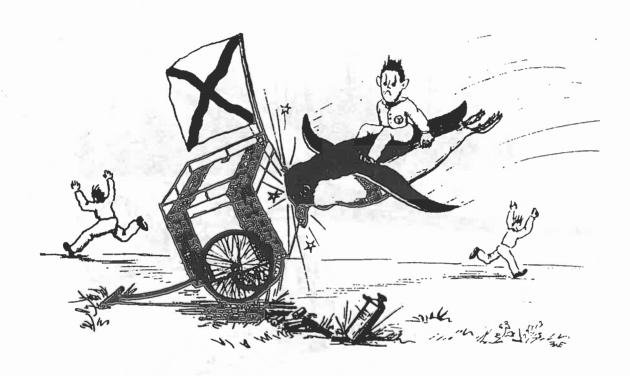
Die Akademische Fliegergruppe Berlin
ist vor 50 Jahren gegründet worden.
Wir sollten nicht achtlos daran vorübergehen, wenn auch
manch Heutiger sagt: Was geht es uns an, daß jemand vor
zufällig fünfzig Jahren einen Verein gegründet hat, der
zufällig der unsere ist. Mindestens denkt man doch gerne
bei so einem Anlaß an eine alte Liebe, der man sich in
einer aktiven Lebensphase gewidmet hat.

Die Gruppe war stets eine Interessengemeinschaft Einzelner, aus der heraus sich ernsthafte Arbeitsteams bildeten, ohne Dogma und starre Führung. Eine stetige Entwicklung ist kaum zu erkennen. Es gab produktive Zeiten, in denen neue Ideen auf flug-und auch meßtechnischem Gebiet erdacht und verwirklicht wurden. Aber auch Zeiten des technischen Stillstandes hat es gegeben oder gar der erloschenen Existenz.

Bei einer Laudatio auf die Akaflieg kann man auf sichtbare Erfolge und Beiträge zum technischen Fortschritt hinweisenoder wenn man es lieber metaphysisch mag, zur Fortsetzung des Schöpfungswillens - erwähnen sollte man aber auch ihre Eigenart, Menschen unmittelbar an technische Probleme heranzubringen, wie es keine Hochschule zu tun vermag. Den Vorzug, in der Akaflieg gewesen zu sein, erkennt man vielleicht erst später. Und auch das ist wohl ein Gutes an ihr.

Es ist ein fröhlicher Anlaß für diese Schrift. Die gemeinsame Fliegerei in Verbindung mit einen Gruppenleben ergibt zahlreiche humorige Begebenheiten, deren Erinnnerungen so manchem Al noch lange Zeit ein Schmunzeln beschert. Der eine oder andere hat solche Ereignisse und Episi in Wort und Bild festgehalten. Aber sowas landet, wenn überhaupt, im Gruppenarchiv und fü der Vergessenheit anheim. Diesmal haben wir unser Historisches Archiv der Akaflieg Berlin la durchforstet und geben einige Kostproben ab in der Hoffnung, daß die Leser viel Spaß daran haben werden.

#### Kollision Berlin / Danzig in Göttingen



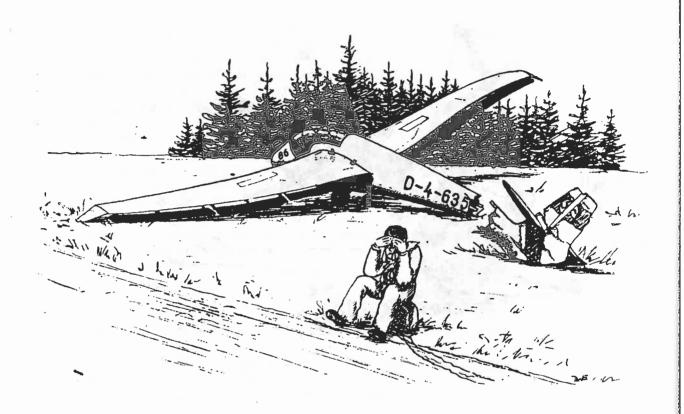
Zeichner: Eckart Wenzel

Beim Vergleichsfliegen der Flugtechnischen Fachgruppen und der Flugtechnischen Arbeitsgemeinschaften anno 1939 in Göttingen ist es passiert.
Im Jahresbericht der 'FFG TH BERLIN von 1938/39 heißt es:
"Kleinholz gab es genug, woran sogar einer von uns beteiligt war, der im Start mit dem kleinen spitzflügeligen 'Pinguin 'der Danziger Akaflieg völkerrechtswidrig die Neutralität des Startpostens über den Haufen segelte." (Zitat Rolf Model).

Der 'Lerche-Paul' soll der Unglücksrabe gewesen sein. Wenn das stimmt, hat er sich später glänzend rehabiliert, indem er 135 deutsche und ausländische Typen, zum großen Teil Beutemaschinen ohne dazugehörige Betriebshandbücher, bruchfrei geflogen hat.

Die Danziger nannten sich gerade noch 'Akaflieg', weil sie zum Sondergebiet der Freien und Hansestadt Danzig gehörten und somit der im Reich durchgesetzten Gleichschaltung als FFG entgingen. Aber das wurde dann bald anders.

#### Leitwerk leicht beschädigt

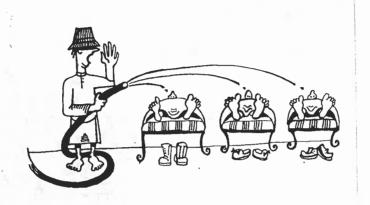


Zeichner: Eckart Wenzel

Über den Zielstrecken-Segelflugwettbewerb 1939 hat wiederum AH Rolf Model im Jahresbericht 1938/39 berichtet. Für die Rhön hatten sich zwei Berliner Bewerber gemeldet und dann ist man mit der 'B 6' und der 'B 8 (V2)'hingefahren.

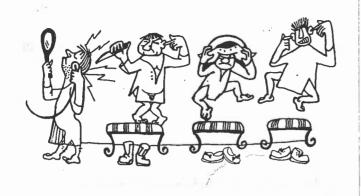
Daß für diesen Wettbewerb zwei Kisten erforderlich waren eines Tages lautete die Landemeldung nämlich: 'Leitwerk leicht beschädigt' (zu deutsch: Schwanz
ab) konnte uns nicht erschüttern. Bereits am nächsten Vormittag startete Schuchard auf der
sofort aus Berlin herbeizitierten 'B 5 wieder von der Kuppe; als besondere Leistung wäre ein
Zielflug nach Görlitz (367 km) in nur vier Flugstunden zu erwähnen."

#### Impressionen vom ersten Sommerlager (Waggum, Sommer 1954)



1

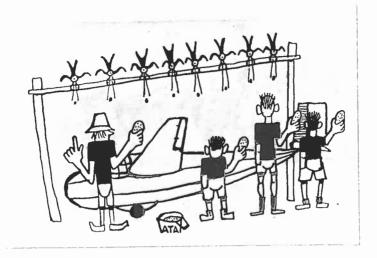
Um fünf Uhr, wenn kein Hahn noch kräht, will uns Klaus Dreier wecken. Er da von Bett zu Bette geht, doch keiner will sich recken. Selbst mit 'sale boche' und 'sale merde' kann er den Schlaf nicht stören. Aus jedem Bett es grimmig knurrt, gefährlich auzuhören. Nur zwei Verrückte stehen auf und gehn zum Brauseraum, die andern aber hören nicht drauf, verweiln in ihrem Traum. Wenn aber Jochen Kassner dann den Braun-Rasierer schaltete an, da stehen all die Burschen auf, denn diesen Krach erträgt kein Mann. Im nu ist alles auf den Beinen und sucht nach Hemden, Schuhen und Strümpfen, doch als man dann den Nebel sieht, fängt alles an zu schimpfen. Und die Moral von diesem Bild: Ob es im Osten, ob es im Westen, Ein 'Braun-Rasierer' weckt am besten.





Wenn man gut geschlafen hat,
man morgens negativ ist satt,
Drum seht ihr hier auf diesem Bild
wie unsre Flieger stürzen wild
zum Frühstückstisch, der schon gedeckt
mit Kippen, Schuhkrem und Papier.
Man wundert sich, daß es so schmeckt,
der Tisch ist wirklich keine Zier.
Nur 6 Mann finden maximal
am Tische Platz, oh, welche Qual.
Die, die sich feucht gewaschen haben
und nicht vertraun der Theorie,
daß auch der Dreck abplatzen kann
durch wiederholtes Beugt die Knie
die müssen da noch etwas warten
bis erstere den Dreck vergrößert haben,
dann könn' auch sie mit Essen starten.

Und die Moral von der Geschichte: Nehmt Frau'n und Bräute mit nach Waggum, auf daß der Dreck sich etwas lichte.



Schon die alten Römer sagen, wer fliegen will, muß sich auch plagen. Willst du jedoch in Waggum fliegen, erwartet dich ein Mordsvergnügen, denn eh das Flugzeug rollt zum Platz, wird Vogelschiete abgekratzt. Da außer unsern Sperrholzvögeln in der Halle Schwalben segeln. Schon Gallilei hat bewiesen das ist bekannt uns allen, Vogelschiete aus der Luft wird stets nach unten fallen. Zum Glück ist diese nicht peinlich, denn da wir alle ziemlich reinlich, wird abgekratzt der gute Mist, der auch noch ziemlich feste sitzt. Jedoch mit stark vereinten Kräften mit Lappen und mit Zaubersäften schrubbt man auf Segelfliegerart, und fertig ist das Schiff zum Start.

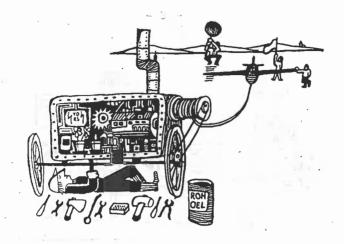
Und die Moral von diesen Weisen: Ihr kleinen Vögel s'ist nicht nett, die großen zu beschmeißen.



Dieweil die Mü zum Platz geschoben, versuchen einige andre Herren mit Zauberwort und lautem Toben, ein Auto aus dem Schlaf zu zerren. Es ist ein kunstflugtauglich Wagen, wie Conny auf der Autobahn gezeigt. Ob man damit kann Haken schlagen dem Murkel vorenthalten bleibt. Der Pitty rollt im 2. Gang von 5 geschoben durch den Sand, aus ihm dringt nicht des Motors Klang, denn unser Pitty hat Verstand, wenn er mit leiser Stimme spricht: **"Kinder nein, so** geht **es** nicht, wenn ich das Seil euch ziehen soll, macht mir den Tank erst übervoll! Mit 50 Litern in der Stunde, da bin ich mit bei euch im Bunde!"

Und die Moral zum Schlusse noch: Ein neues Auto frißt nicht viel, doch Pitty hat ein Tank mit Loch!

> (Conny=Konrad Kauffmann; Murkel=Klaus Vießmann)



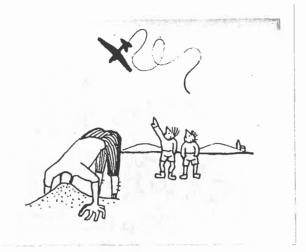
Inzwischen glaubt der Kassner Jochen, mit seiner Winde sei er klar, jedoch ist er schon bald am Kochen, da dies sichtlich ein Trugschluß war. Schon als er drückt den Starterknopf, zündet statt achten gar kein Topf. Doch Jochen ist nicht klein zu Kriegen, das kann nur an den Kerzen liegen!' Mit heißverliebtem Kennerblick er einen Schraubenschlüssel zückt. Gar bald verzerrt sich sein Gesicht, der Mensch hat's eben immer schwer, die Kerzen sind es diesmal nicht, doch die Batterie ist beinah leer. Es ist dies nur ein kleines Übel, denn aus dem Motor, diesem Kriebel, guckțe jüngst, man hālt's nicht aus, ein Pleuel zum Gehäuse raus. Von den Ventilen ganz zu schweigen, man spricht da davon nur sehr sehr scheu man könnte da Romane schreiben, denn jeden Tag braucht man eins neu.

Und die Moral von dem Latein: Hätte 'West' 'nen bess'ren Motor in der Winde, könnt Jochen Kassner froher sein.



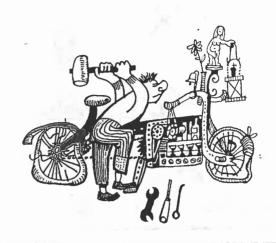
Und einmal neun Uhr ist's und Zeit, daß man zum ersten Start bereit. Klaus brüllt die andern an, nicht zart: Rührt euch doch endlich mal vom Fleck und bringt mir jetzt die Mü zum Start, sonst hat ja alles keinen Zweck. Er steigt schnell in die Kiste dann, wird angeschnallt, wie jedesmal, nun noch die neuen Handschuh an und leicht gerückt am Schawl, sieht nobel aus der Kanzel raus mit würdig-ernster Miene, man hält ihn für den Herrn Graf Koks mit seiner Limousine. Das Seil ist auch schon eingeklinkt, die Leute komm'n in Trab von Barche wird jetzt eingewinkt, dann rauscht "Herr Dreier" ab. Der Flug war kurz, kein Anschluß da. Im Slip kommt Klaus herangeschwebt. Jetzt endlich hat der Flugbetrieb den Schwung, den man erstrebt.

Und die Moral für Alt und Jung: Wo unser 'Herr Klaus Dreier' ist, da herrscht der richtige Schwung.



Als nächstes startet dann ein Kücken, Horst Remm muß da den Lehrer machen, er muß ihn lehren ziehn und drücken und wie man landet ohne Krachen. **Er** bringt **ihm bei die** Wissenschaft vom Fahren einer saubren Biege und fliegt er einmal schauderhaft, **gibt's** gleich'**ne** schar**fe** Rüge. Die Kücken werd'n so hingebogen. auf daß sie sich bald freigeflogen. Fliegt **aber mal ein** alter Hase Uhrmacherei und großen Schiet, da rümpft am Boden Horst die Nase, Beim nächsten Mal, da flieg ich mit. Er steigt mit ein, ab geht's derweil. Zieh nicht so stark sonst reißt das Seil'. **Er weiterhin ihn** dann bedrängt: "Merkst du nicht, daß die Fläche hängt, vergißt der Kerl noch auszuklinken, gib acht, **du** hast **ja keine** Fahrt, jetzt fängt mir's aber an zu stinken, steiler kreisen in dem Bart, gibt acht, wo deine Kugel steht'. Bei unserm Mann sich alles dreht. Er sitzt im Fluge wie auf Kohlen, die Lehrer soll der Teufel holen.

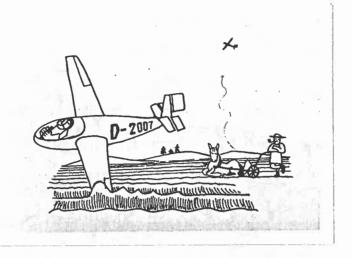
Und als Moral kommt hier hinzu: Flieg sauber stets, dann hast du Ruh'.



Und für den Fall der Fälle, daß Pitty einmal müde war, da haben wir, na das ist klar, noch ein Gefährt zur Stelle. Der Boni und der Jürgen Barche die plagten sich mit dieser Arche. Damit der Motor konnte pusten, 2 Mann den Starter treten mußten. Und wenn der Motor wirklich kam, man konnte sagen: Dies war Schwein', da waren beide lendenlahm, so ging es Ihnen in das Bein. Wenn dann in Fahrt das Ding mal streikte, Freund Boni sich als Fachmannn zeigte, Er nahm'nen Hammer, möglichst groß, schlug derb auf den Zylinder los, gleich klang der Motor hell und rein, wie sollte es auch anders sein.

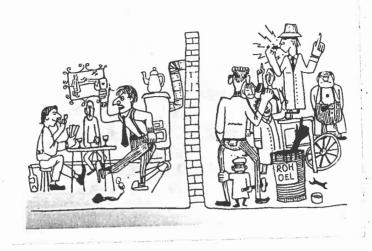
Und die Moral wird übergangen: Vom Motorrad des Jahres zwanzig Kann man bestimmt nicht mehr verlangen.

(Boni=Klaus Ludloff)



In diesem Jahr,'s ist allerhand, die Mü ging zweimal über Land. Als Ziel hat Murkel sich erwählt, 200 Meter weg vom Platz, ein schönes glattes Stoppelfeld, nachdem er mit 'nem Riesensatz den Spargel übersprungen hatte. Jedoch der gute Helmut Brause, der macht noch 'ne größre Sause. Er wollte eine Front mal kosten und rauschte ab in Richtung Osten. Gar schnell entschwand er unsern Blicken und hinterm Wald, beim nächsten Nest er klassisch durch erhöhtes drücken, das stolze Schiff dann landen läßt. Man hört nur sein lautes Fluchen: 'Jetzt müssen mich die andern suchen'.

Und die Moral in einem Satz: Flieg niemals zu weit weg vom Platz.



Noch ein paar Flieger Ihr auch kennt, die haben nur zum Fliegen Zeit.
Wenn in Berlin die Arbeit drängt, dann sind sie ach so weit, so weit.
Ein Auto hab'n sie sich gekauft, gedacht zum Bau der Winde.
1 Jahr lang hab'n sie sich das Haar gerauft, wie sag ich's meinem Kinde?
Damit mein'sie die Akaflieg, die werd'n das Ding schon kriegen, die werden eine Winde bau'n und dann auf, auf zum Fliegen.
Und siehe da, so trat es ein, die Akaflieg bauen tüchtig vom Tag bis in die Nacht hinein doch Gruppe Lemm bleibt flüchtig.

Und als Moral ich hier empfinde: Aus einen Haufen Schrott allein baut sich noch keine Winde.

> Zeichner: Autoren:

**Peter** Strip **Jochen** Kassner, **Hans**-W.Mattig **Klaus** Vießmann

#### Akaflieg - Randerscheinungen

Weißt Du noch...... Einen hatten wir, der sagte immer: Fliegen ist nur das zweitschönste Gefühl.

Einen hatten wir, der konnte vor Kraft kaum laufen. Aber fliegen konnte er. Und dabei brach ihm der Seitensteuerhebel im Junkers-Junior durch. - Junkers schrieb: Unmöglich! Kommen Sie her, das wollen wir doch mal sehen. Als er kam, standen die Junioren neuester Produktion aufgereiht da. Beim ersten war es "wohl ein Fabrikationsfehler", beim zweiten "Zufall" und nach dem dritten rief man "Haalt!". Danach gab es eine Konstruktionsänderung.(1)

Einen hatten wir, dem waren Auszeichnungen, Examen und ähnliche Wertbestätigungen nur lästiger Beikram. Auf Wissen und Können kam es ihm an, Technik und Fliegen waren ihm Faszination. Den Autoführerschein hat er erst gemacht, nachdem ihn die Polizei darum gebeten hatte. Im RLM war er Chef der Entwicklung, ohne auch nur die Diplomprüfung abgelegt zu haben. Seine Frau sagte einmal aus der Zeitung aufblickend: Du, Siegfried, hier steht, du hast das Ritterkreuz bekommen? In die Tasche greifend meinte er: Das Ding hier, ja das habe ich. Dienstlich bekam er den Befehl, das Ding zu tragen, denn er hatte den Oberstenrang. Als er mal im LGW besichtigte, trug er den Uniformkragen hochgeschlagen. Später war er in den USA ein großes Tier. Einen Namen hat er auch: Knemeyer.

Einer machte Versuchsflüge mit neuem Propeller. Ein Stückchen flog davon. Dann rüttelte es so stark, daß der Motorblock brach. Form und Aussehen der schönen Klemm litten, aber der Schwerpunkt blieb notdürftig erhalten. Für eine Notlandung reichte es. Ein Seil und die Benzinleitung hielten.

Einen hatten wir, das war ein ganz Ruhiger. Der Zahnarzt hat es erzählt. Er bohrte, sah ihn an, bohrt weiter und sagte schließlich: Ich meine, ich bin am Nerv, Herr Arndt, tut denn das nicht weh? - Ja, sehr sogar.- Aber warum zucken Sie denn nicht?- Ja, soll ich denn zucken?

Einer als Emil und einer als Franz, die wollten im Deutschlandflug siegen. Sie starteten in der Arado-Hochzeitskutsche mit nebeneinanderliegenden Sitzen und hängendem Knüppel von Frankfurt/Oder gen Berlin. Doch schon bald horchte der Emil mit sorgenumwölkter Stirne auf die heisere Stimme des Argus-Motors und wurde immer nervöser. Auch der Franz schaute von seiner Karte auf. Plötzlich fiel der Groschen: Blitzartig faßte Emil zum Ölhahn. Den gab es da noch. Doch es half nichts mehr, der gute As8 blieb vergrämt. Nur mit Müh'und Not und möglichst über Äcker und Wiesen schafften sie es bis Tempelhof. Und die Luftaufsicht hat es gemerkt und zwang sie gleich zur Hoffnung auf den nächsten Wettbewerb.

Einer übernachtete in Adlershof in der Halle 13. Damals war man in Sexfragen noch nicht soweit wie heute und glaubte an eine zahlenmäßig exakt begrenzte Kapazität in puncto Manneskraft. Dreitausend galt als obere Grenze für ein Leben. Eines frühen Morgens hatte ein Anderer in das Schlafgemach geschaut und war diskret gegangen. Aber an der Tür stand danach mit Kreide geschrieben: 3000-1.

Einer sollte mit noch einem den neuen Rhönbussard aus Frankenhausen abholen. Offiziell bekamen wir ihn, um Meßflüge über Seilkräfte beim Flugzeugschlepp zu machen. Es hatte soviele tödliche Abstürze gegeben. Die Schleppgenehmigung machten beide Piloten schnell auf dem Hinflug in Hannover. Dann kamen Formalitäten mit Führerschein und Zulassung. Das zog sich hin. Ein Schleppseil aus 100m Stahl bekamen sie mitgeliefert, aber ohne Fähnchen und Sollbruchstelle. Zeit war allmählich knapp. Also los und immer schön geradeaus. Der Rolf hinten war so klein, daß er kaum rausgucken konnte und der Otto mußte in die Karte sehen. Es gab wuchtige Seilrucke und sehr dumme Gefühle. Trotzdem kamen sie zuhause an. Später wurden dann Meßflüge mit aller gebotener Vorsicht durchgeführt. (2)(3)

Einer suchte einen Flugplatz, weil Adlershof-Johannisthal überlastet und für uns gesperrt war.

Er flog Kreise um Berlin, fand eine riesengroße Wiese, titschte sie mit dem Fahrwerk ab: Wunderbar eben! Hin zum Luftamt, Antrag stellen. 'Ja, mein Lieber, diese Wiese planieren wi schon lange. Nächstes Jahr wird das der Flugplatz Schönwalde.' Aber der Major hatte Herz. E gab uns den Außenlandeplatz der Luftwaffe in Bork für alle Wochenenden frei. Und da waren wir sehr frei.

Einer wollte Platz schaffen. Raumnot ist Akafliegtradition. In TH-Baracken "einstweilen" untergebracht störte uns eine Wand, den Bussardrumpf hineinzubringen. Als der Gebäudeverwalter vorbeikam, sprach man ihn an, ob die Wand nicht wegkönne. "Ja, das geht, aber da müssen Sie...." Weiter kam er nicht, denn nach dem Ja stürzte die Wand schon ein. Schweigend steckte der Verwalter die Zigarre wieder in den Mund - verkehrt herum. Gottseidar hatte er Humor.

Einen hatten wir, der rauchte vielzuviel, der Vincenz. Streichhölzer hatte er selten, aber Köpfchen. Parallel zum Lichtschalter ein fester und ein handlicher Kohlekontakt mit Isoliergrij das gab bei 500 Watt Gleichstrom einen schönen Lichtbogen zum Anzünden. Es sprach sich herum, und oft ging die Tür auf: Guten Tag, flämmte das Licht auf, danke schön. Ideen bringen menschliche Kontakte.(4)

Einer - auch der Kloss - fand dies Verfahren ungemein praktisch, imposanter aber die Feuerschr 'mene mene tekel' und andere Texte, die mittels kalter Benzinlötlampe auf die Wand der Holzbaracke gespritzt als eindrucksvolle Laufschrift brannte. Der Gebäudeverwalter war nicht zugegen. Es war füglich zu bezweifeln, daß sein Humor das Schauspiel verkraftet hätte.

Einer hatte den Lerchepaul mitgenommen in der offenen Klemm. Nach einem Looping fragte er Ihn, ob es Ihm gefalle. Ja, sagte der ganz ruhig, aber vor dem nächsten möchte ich mich erst noc anschnallen. Daß er das überhaupt sagen konnte, beweist, daß der Looping sauber war.

Einer vorne und einer hinten flogen im Schlepp nach Darmstadt zum Wandersegelflugwettbewerb. Vorm Harz zogen sich die Wolken unten zu. Schließlich gab es ni noch ein tiefes Loch zur Erde hin. 'Da müssen wir jetzt durch,' sagte der vorne zu dem hinten, denn sie hatten eine Telefonschnur im Schleppseil. 'Komm ganz dicht heran, wir kurbeln abwärts.' Immer schön am Rand entlang, manchmal auch drin kurvten sie steil umeinander von Kopf zu Kopf, 100 m Seil schwappten irgendwo. 'Flieg doch einmal geradeaus!' schrie der hinti durchs Telefon. 'Wohl wahnsinnig, was!' der vorne mit Gas die Höhe anpassend. Unterhalb der Wolke war es still im Telefon. Der Stecker war beim Seilstraffen herausgefallen.

Einen hatten wir, den hatte jeder gern: Jörg Schuchard. Ein gottbegnadeter Bengel, dem alles glückte, was er anpackte. Ob er Feuer spie oder Kunstflug machte, ob er auf der Rollbahn von hinten haarscharf an Luftpolizisten vorbeisauste auf dem Motorradsattel stehend wie eine Christusstatue oder eine ganz ernsthafte Arbeit machte, alles glückte, alles saß, und jeder moch ihn, nicht zuletzt die Mädchen. - Irgendwo im Eismeer ist er mit einer Ju 88 geblieben.

Einem fiel das Stahlschleppseil erst wieder ein, als er bereits über der Hochspannungsleitung an Borker Platzrand zur Landung anschwebte. Ausklinkerfolg: Ein Seilende in den Bäumen, die Mitte an 60 000 Volt, das andere Ende in trockener Heide, deren Kuscheln hier und dort aufflackerten, während Sandkörnchen in Seilnähe aufgeregt tanzten. Das hätte auch die Dorf-Feuerwehr getan, die mit Fahrrädern anrückte. Immerhin konnten wir sie und das Feuer in Schach halten, bis das E-Werk fast eine Stunde nach dem Alarm abschaltete. Seine überraschen Entschuldigung, die Leitung habe leider immer noch nicht verlegt werden können, nahmen wir innerlich mit Aufatmen, nach außen hin mit gelassener Großmut entgegen.(2)

Einer paßte nicht so recht in Klein-Erla mit ihren 20 Pferdeschwächen, aus dem 600ccm-DKW Meisterklasse Motor. Aber der Wilhelm Werner wollte doch auch mal und saß nun ungefähr ab Nabel im Freien und damit vor dem Leitwerk. Ob er den Kameraden unten freundlich zuwinke oder sein Schiff mit energischen Ruderschlägen zum Steigen überreden wollte, ist nie ganz gekli worden; jedenfalls war Klein-Erla nicht einverstanden, kippte ab und trudelte klasssisch flach worauf Obiger mit reichlichen zerknitterten Fußknochen inmitten eines Trümmerhaufens aufgelesen wurde. Krankenhaus und Hohenlychen flickten ersteren erstaunlich bis ky zusamme für die Versorgung des letzteren reichte der Kehrbesen aus.

Einer segelte über Berlin, bis der Landregen auch die letzte Thermik samt der klaren Sicht durch die B 8 - Haube beseitigt hatte. Man wird nicht gern naß, daher auch schon aus Kameradschaft Kurzlandung vor der Halle. Beim Einschweben über das Tor neben der TOBIS ein Knall- und dann glatte Niederkunft. Der fehlende Streifen Flügelnase war bald wieder aufgeleimt. - Es hat was für sich, wenn ein Fahnenmast unten bereits vermodert ist.

Einer mußte büßen. Er hatte einen Faulen herausgeschmissen, der es nur aufs Fliegen und nicht aufs Tun abgesehen hatte. Aber der besaß den Blutorden, das goldene Parteiabzeichen und Rektors Töchterchen zur Braut. Es gab Knatsch, hochnotpeinlichen Hick-Hack zwischen TH und DVL RLM über ein Jahr lang. Bis zum Chef des Technischen Amtes Udet ging es, aber der hat ihn in Schutz genommen und vor Schlimmen bewahrt. Trotzdem: Der TH-Studentenführer schwor, daß der Böse an keiner TH sein Diplom machen würde. Der ging in die Industrie. Als Gruppenchef-Nachfolger kam nur ein Parteimitglied in Frage. Ein Einziger war es. Zufall? Politik mochten wir nicht. (3)(5)

Ein Erster und ein Zweiter - oder umgekehrt- gingen selbander überland. Die Ehrenrunde über der kleinen Esse ( als da ist Fa. Becker und van Hüllen in Krefeld) war Ehrensache. Sie , die Esse wird sich freilich über die keineswegs stilreine Kurventechnik gewundert haben. Wieder auf festen Flugplatzboden beschimpfte auch der Eine den Anderen und umgekehrt: Wenn schon Verwandtenbesuche, dann wenigstens....Man vertrug sich erst wieder, als einwandfrei feststand, daß keiner die Hand am Knüppel gehabt hatte. Nun weiß man natürlich, warum das LBA für jede Kiste den Nachweis einwandfreier Flugeigenschaften verlangt.

Einer wollte die anderen in den April schicken: Beseler kommt uns nachher besichtigen. Au warte, und die Unordnung! Ein Anderer schaltete schnell, denn keiner kannte Beseler von Angesicht: Ja um vier, hat er vorhin angerufen. Mit dieser Bestätigung hatte der erste nicht gerechnet. Nun waren alle mißtrauisch, aber alle spurten und es wurde aufgeräumt! Inzwischen bat der Andere einen Freund um Hilfe, und der kam dann als Beseler und besichtigte, ließ sich zeigen, stellte Fragen, bis der Schweiß ausbrach, und verabschiedete sich voll des Lobes. Über die Ordnungsliebe der Gruppe wurde dann in der Kneipe an der Ecke gemeinsam gelacht.

Später wollte einer einen Aprilscherz machen und wurde ernst genommen. Er schickte Projektskizzen zum 'Transoceangleiter BX' - mit gefrästen und verchromten Flächen von 15 cm Tiefe-an die Aeroclubzeitung für die Aprilnummer. Wie es so geht, die druckt es im Mai. Mehrere Fachzeitschriften zeigten ernsthaftes Interesse und eine amerikanische Forschungsgesellschaft bot Hilfe an.(6)

Einer flog am Ith im Bergfalken und hing ganz oben. Ein anderer flog im Doppelraab darunter. Als dem oberen schlecht wurde, spuckte er in eine Tüte und warf sie über Bord. Die traf den unteren, und daraufhin spuckte der auch. - Merke: Man fliegt solange zusammen, bis man bricht.

Einige saßen auf dem Hallendach und bauten. Bundespioniere halfen. Ihr Lager war unbewacht und unbefestigt - wer denkt schon an Böses in Ehlershausen. Da brach eine Herde Schweine ein. Nach dem ersten Schreck konnte das Lager mit einem Frontalangriff freigekämpft werden. Schöne Schweinerei!

Einer saß lässig auf dem Seilrückholwagen und lenkte mit dem großen Zeh. Als der sich verkrampfte, schlug das Steuer rum. Halt bot erst ein Transportwagnen und weil der Kopf dazwischen blieb, gab es Personenschaden. Aber nur ein Bespannungsproblem, denn mit Nadel und Faden hielt es wieder.(7)

Einer wollte mit dem VW- Bus nach Bremen von München aus. Um 17 Uhr in der Maximilianstraße zur Hauptverkehrszeit war der Sprit alle. Ein Kanister lag vorsorglich im Wagen. Daß er voll Wasser war, wurde erst nach dem Starten bemerkt. Dann hat es noch ziemlich lange gedauert.

Einer wollte mal von Braunschweig aus ganz weit wegfliegen. So sehr weit kam er garnicht, dafür aber andere, die garnicht wollten. Weil er nämlich mit dem Kranich in der Einflugschneise von Hannover-Langenhagen kurbelte, zogen die Verkehrsflieger Bremen vor.

Einige saßen im VW·Bus und rollten im Harz bergab. Just rollte ein Anhänger mit Segelflugzeug sie überholend an ihnen vorbei. Sie staunten nicht schlecht, als sie ihren eigenen Anhänger erkannten. Kupplungsbruch. Mit über 1000 Grad kriegt man alles wieder zusammen.

Einer saß auf der Winde in Braunschweig und die war heiß. Da kam ein anderer und machte den Deckel auf und guckte in den Kühler rein. Weil aber das Wasser kochte, spritzte es auch. Die zweite Haut wurde dann glatt.(8)

Einer kam mit dem Spatzen beim Überlandflug nicht soweit wie er wollte. Mit feuerroten Leitwerk landete er auf einer Koppel. Darin gab es Rindviecher. Mütterliche Kühe waren noch leicht zu besänftigen, denn sie leckten nur die Tragfläche ab. Schwieriger wurde es mit einem Stier, der in immer neuen Anläufen das rote Leitwerk anging. Die Rückholmannschaft staunte nicht schlecht, als sie Ihren Überlandpiloten im Torerotrainung antraf: Vor jedem neuen Anlauf des Stieres packte er den Schwanz des Flugzeugs mit beiden Händen und ließ den Stier drunterweg ins Leere laufen.(9)

Einer flog ganz hoch in der Welle. Als die Sonne unterging, fiel ihm auf, daß es auf dem Boden schon fast Nacht war. Da die unten aber mit dem Autoscheinwerfer blinkten, konnte er den Flugplatz wieder sehen und landen.

Einer saß im Häusel in Ehlershausen, in dem mit dem Herzen. Da kam just ein Bundeshubschrauber des wegs und setzte sich dicht über das Häusel. Drinnen soll es furchtbar gedonnert haben. Dann hub er seitwärts von hinnen, und seine Winde kippten das ganze Häusel um. Klarer Flugumfall.

Einer saß im Spatz und wollte zur (diamantenen) Anni. Ab Nordhorn interessierte nur noch der Gleitwinkel. Der reichte bis zum Nato- Flugplatz Enschede. Hier flogen Starfighter. Der Spatz-Flieger konnte also nur ein Spion sein, denn Papiere hatte er leider keine dabei. Das Spionage-Kriegsbeil wurde schließlich aber doch bei holländischer Milchsuppe begraben, die die Flughafenpolizei kochte.

Einer flog Überland und einer mit. Papiere hatten beide keine, alle Scheine abgelaufen und das Flugzeug nicht zugelassen. Nachgedacht haben sie erst nach der Landung.

Einer hat wohl doch die Lösung gefunden, man weiß ja: Studium und Akaflieg, das geht. Studium und Mädchen, geht auch. Studium, Akaflieg und Mädchen, das geht nicht. Der Eine ha nach langem Überlegen zu der bisher einzigen Gruppenjutta gegriffen. Auf die Weise, meint er, geht es doch.(10)(11)

Einer fuhr die Winde zurück und einer auf dem Motorrad hinterher. Das war nötig, weil der Motorblock gerissen war - Frost im Winter. Beim Zoll hörten sie hinter der Wand ein Gespräch. Was sind denn das für welche, sehen aus wie richtige Gammler und fluchen wie die Fernfahrer? Klarer Fall: Akaflieger.

Einer fuhr auch die Winde nächtens zurück, aber allein. In Drewitz konnte dann die Nitribitt nicht abgefertigt werden, weil sämtliche Transit- und sonstige Papiere fehlten. Die Uniformierten fuhren mit ihm zurück, um den benutzen Parkplatz zu finden. Dort lagen auch a Papiere, die Nacht war inzwischen vorbei. (12)

Einige wollten in Braunschweig einmal Luftschiff fahren. Zur Vorbereitung luden sie die Stewardess zum Segelfliegen ein. Andere wiederum wollten nicht Luftschiff fahren und füllten die Schuhe der Stewardess mit nassen Bonbons. Weil diese sehr klebten, fuhr keiner mehr.

Einer landete vor dem Verkehrsrichter, arrogant und blasiert, wie Kurt Tucholsky solche Leute beschrieben hat. Warum er denn als Student überhaupt ein Auto brauche? Fragte Etze zurück; Vielleicht sind sie früher mit dem Pferd zur Uni geritten? Das Urteil fiel entsprechend aus.(13)

Einer saß am Steuer eines geschleppten Objektes und verspürte Hunger. Da er für die

Unterwegsration beide Hande brauchte, ergab sich eine ungesteuerte Rolle am Seil. So kam er unerwartet zum Kunstflugschein, auf einem Pitty- irgendwo zwischen Drewitz und Marienborn.(14)

Nicht einer, sondern zwei hochbescheinte Mü-Piloten wollten sehen, wie sich's an der Porta Westfalica segeln läßt. Sie glitten aber nur, zuletzt in 5 m Höhe über den Wohnhäusern am Platzrand. Der aschfahle Hugleiter empfahl, sich doch bitteschön zukunftig anderwärts den Hals brechen zu wollen.(15)(16)

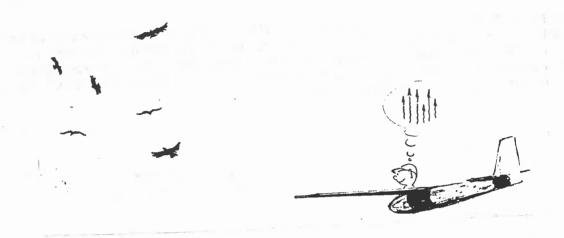
Einer startete in Waggum zur Silber-C-Strecke nach Westen. Die Strecke schaffte er auch und landete glatt. In der Ferne grüßte der Dom von Magdeburg. Als die staatlichen Organe unter anderem seinen Beruf erfragten, antwortete er wahrheitsgemäß 'Kapitalist'. Die einwöchige Vollpension in einem Gitterhotel erfüllte daher auch nicht seine Erwartung. Eine Woche vor der Mauer schob man ihn ab-und den Bergfalken hinterher. (7)

> Otto Lentz (94%) Hans J. Wefeld (6%)

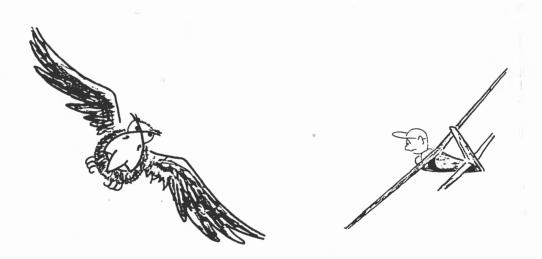
#### Handelnde Personen

- 1) Kurt Nickoll
- 2) Rolf Model
- 3) Otto Lentz
- 4) Vincenz Kloss
- 5) Halsmayr
- 6) Wolfgang Herbst
- 7) Burghardt Zelter
- 8) Dieter Behrndt
- 9) Rudi Krahn
- 10) Jörg Lentz
- 11) Jutta Lentz 12) Rodrick Differt
- 13) Frank Etzold
- 14) Konrad Kauffmann
- 15) Volkmar Adam
- 16) Günter Hager

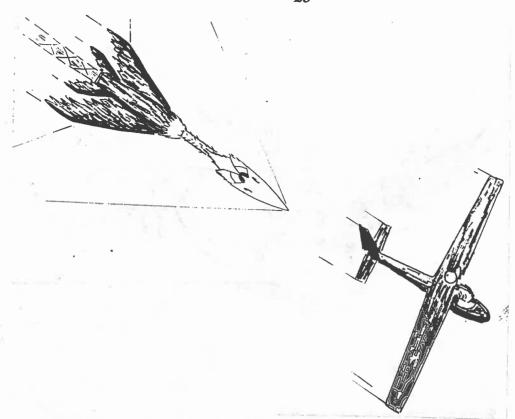
# Die Geier - Story



Einer wollte kurbeln - nur zum Jux und Ulk, derweil ein paar Geier steigen auf im Pulk.



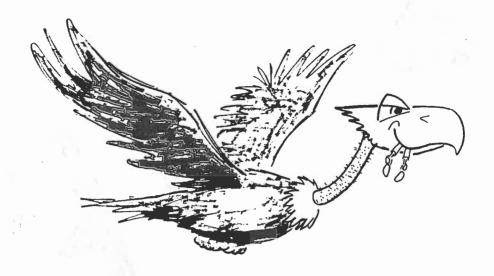
Sie umkreisten einander immerfort, alsbald langte es zum 'Near missreport'



Vorbei der Spaß: der Angriff folgt brutal, dem Piloten fehlt jetzt jede Wahl.



Der Hunger siegt, auch die wechselnden Proportionen, oh Gott, soll sich des Geiers Fraß sogar noch lohnen?



MORAL: Reize nie 'nen Geier nur zum Scherzes könnte bringen dir den letzten Schmerz!

Entnommen dem Jahresbericht der Akaflieg Berlin 1966. Die Story ist nicht Akaflieg-bezogen, sondern als Menetekel für alle Segelflieger aufzufassen.

> Zeichner: unbekannt Text : Hans J. Wefeld