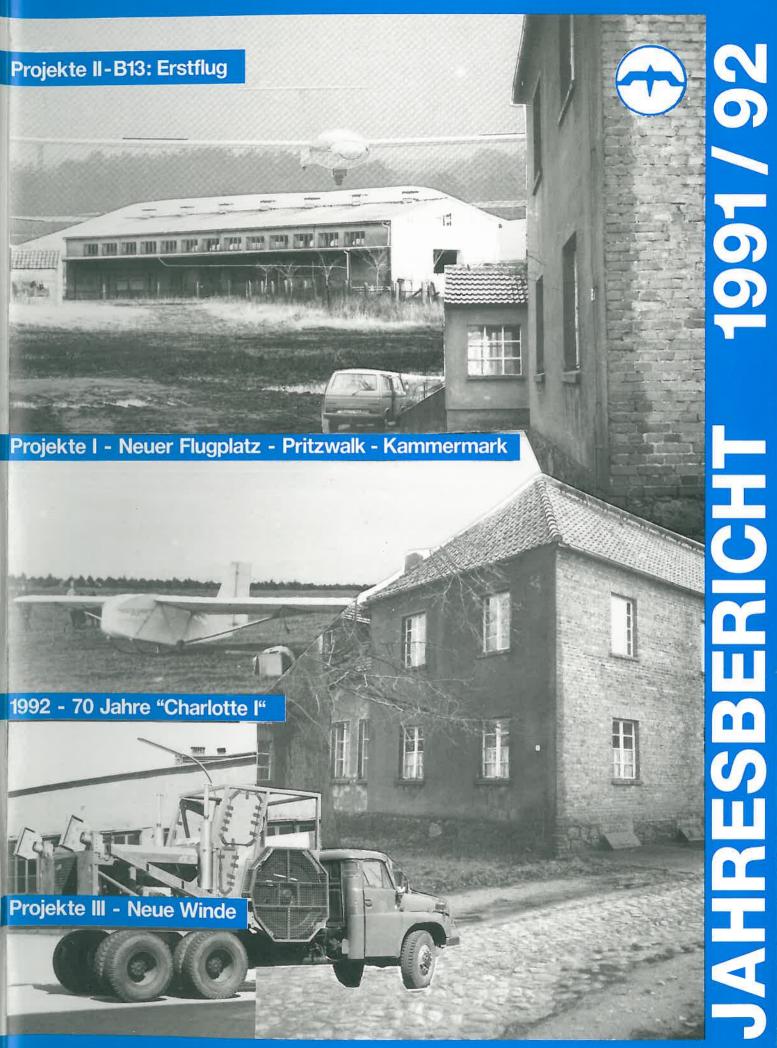
### AKADEMISCHE FLIEGERGRUPPE BERLIN E. V.



- an der Technischen Universität Berlin -

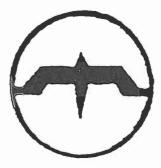
Jahresbericht

1991/92

der

Akademischen Fliegergruppe

Berlin e.V.



-an der Technischen Universität Berlin-

### **Impressum**

### Herausgeber:

Akademische Fliegergruppe Berlin e.V. Straße des 17.Juni 135 10 623 Berlin (Charlottenburg)

Telefon und FAX: 030/314-24995

Postgirokonto : 670 11 - 108 - BLZ 100 100 10

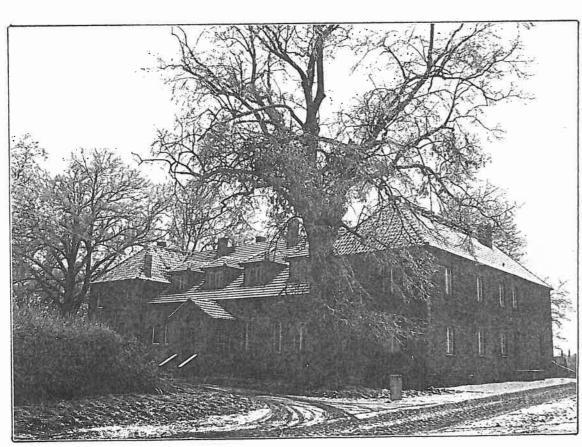
Redaktion: Helmut Schmidt

Layout und Satz: Helmut Schmidt, Gregor Bremer

Umschlaggestaltung: Kanzler

Umschlagdruck und Bindearbeit: Druckerei Kistmacher, Berlin

### (c) - Akaflieg Berlin



Vereinsheim in Pritzwalk-Kammermark 31.Dezember 1992

### Inhaltsverzeichnis

- Vorwort 5
- Aktivschaft Vorstands- und Ressortliste 7
- Chronik 91/92 9
- Projekte I Neuer Flugplatz: Suche 11
- Projekte I Neuer Flugplatz: Pritzwalk-Kammermark 12
- 1992 30 Jahre "Exil" in Ehlershausen 21
- 1961 Außenlandung in der SBZ 26
- Projekte II B 13 Seit zwei Jahren flügge 27
- Projekte III Winde 31
- Wissenschaft Piezofolie 33
- Spannweitenänderung am Kestrel 17 37
- ILA '92 DELA '32 41
- Ausbildung 44
- Sommerlager 45
- Hertellehrgänge 48
- -Schimmel-Cup 49
- Flugbetriebsstatistik 50
- Historischer Flugbericht (4.Folge) 53
- 1922 70 Jahre "Charlotte I" 1992 56
- Nachrichten aus der Altherrenschaft 57
- Portrait: Jonny Wefeld zum 65. Geburtstag 59
- Mitgliederliste Alte Damen/Alte Herren 60
- Dankwort/Spenderliste 63



4600 Dortmund 13 · Flugplatz Tel. 02 31/2 19 14 Ø · Telex 822204 vfs d · Fax 02 31/21 60 09

> Zweigniederlassung: Flugplatz, O-8290 Kamenz Telefon 0 35 78/46 30 · Fax 0 35 78/46 29

Versicherungen sind Vertrauenssache Vertrauen ist gut - Spezialisten sind besser Wir stellen unsere Erfahrungen von mehr als 20 Jahren Luftfahrtversicherungen in Ihren Dienst. Vertretung namhafter deutscher und ausländischer Luftfahrtversicherer - Lloyd's Correspondent

### **Vorwort**

Nach 14 Jahren wieder ein Erstflug! Ein wahrlich seltenes, herausragendes Ereignis, und für alle Akaflieger mit mitgewirkt, projektiert oder gebaut haben, ein sicher bewegender Moment. Die "B13: Unser nächstes Projekt", hieß es im Jahresbericht 1981/82. Rund 10 Jahre später ist es soweit: Erstflug der B13 am 2.März 1991 in Strausberg. Verständlich, daß in Anbetracht der großen Freude über den erfolgreichen Start in der Chronik 1989/90 schon etwas "vorgefeiert" worden ist.

Ein historisches Ereignis: Ein knappes halbes Jahr erst ist sie her, die Besiegelung der Wiedervereinigung, als die B13 von märkischer Heide und Sand, keine 40 Kilometer von Berlin-Mitte, zum Erstflug abhebt.

Zwangsläufig ergibt sich infolge des großen Umbruchs, daß im vorliegenden Bericht die Suche nach dem neuen Domizil und der Abschied vom Exilflugplatz Ehlershausen das dominierende Thema sind. In zeitgeschichtlich spannenden Aufsätzen wird die zunächst vergebliche und dann doch erfolgreiche Suche nach einem neuen Flugplatz geschildert. Ein kleiner Vorgriff auf die Chronik 1993/94 sei gestattet: Seit dem 4.Mai 1993 gibt es ihn, den Pachtvertrag für das neue Flugplatzgelände Pritzwalk-Kammermark. Der erste Start ist für das Jahr 1994 geplant. Viel Arbeit steht an, möge sie in harmonischer Zusammenarbeit mit der AFV, dem Partner der neuen Flugplatzgemeinschaft gelingen!

Aber trotz des Aufbruchs zu neuen Ufern ging dem Bericht zufolge auch der "Alltag" bei der Akaflieg weiter. Ein großer Teil der Flugerprobung der B13 auf dem Weg zur Einzelstückzulassung wurde durchgeführt. Die Arbeiten an der Winde und am Kestrel 17 gingen weiter. Und zum Fliegen, die Flugbetriebsstatistik weist es aus, ist man offensichtlich auch gekommen.

Schließlich wurden auch die Hertel-Lehrgänge routinemäßig durchgeführt. Alljährlich wiederkehrend sind sie eine "lebendige" und dadurch ganz besonders schöne Erinnerung an das Wirken Heinrich Hertels in Berlin. Das 25-jährige Jubiläum, etwas verfrüht für den jetzigen Berichtszeitraum angekündigt, wird man in Pritzwalk feiern.

Der Akaflieg wünsche ich von ganzem Herzen, daß die mit dem Umzug nach Pritzwalk-Kammermark beginnende neue Ära, eine fliegerisch und menschlich erfolgreiche und glückliche werde.

Dipl.-Ing. Joachim Hertel

Akademischer Oberrat am Institut für Luft- und Raumfahrt der TU-Berlin

# Aktivschaft - Vorstands- und Ressortlisten

Vorstandsliste 1990/91

Mitglieder - Aktive

1. Vorsitzender: Gregor Bremer

Gerhard Adelhoefer

2. Vorsitzender: Peter Grundhoff

Shibani Bose

Kassenwart: Helmut Schmidt

Gregor Bremer

Schriftwart: Shibani Bose

Bernd Bühler ('92)

Werkstatt: Karsten Koppel

Siegfried Dörfler ('92)

Ausbildung: Achim Leutz

Holm Friedrich

Wissenschaft: Markus Wagner

Peter Grundhoff

Flugbetrieb: Gregor Bremer

Guido Knan

Bus und Winde: Peter Grundhoff

Karsten Koppel

Gebäude + Anlagen: Michael Schrader

Valeska Leutz

Jugend: Valeska Leutz

Frank Lumpitzsch ('92)

Bernd Maier

Vorstandsliste 1991/92

Dieter Markfort ('91)

1. Vorsitzender: Helmut Schmidt

Michael Müller ('92)

2. Vorsitzender: Karsten Koppel

Rainer Paulke

Kassenwart: Valeska Leutz

Helmut Schmidt

Schriftwart: Shibani Bose

Michael Schrader

Werkstatt: Frank Urzynicok

Matthias Schubert

Ausbildung: Achim Leutz

Andreas Sickert ('92)

Wissenschaft: Matthias Schubert

Christof Skrczypczek ('91)

Flugbetrieb: Karsten Koppel

Frank Urzynicok

Bus: Dieter Markfort

Alexander Volz

Winde: Alexander Volz

Markus Wagner

Gebäude + Anlagen: Helmut Schmidt

Jugend: Christof Skrczypczek

# Wir geben Gas für ein gesünderes Leben.

Hersteller industrieller und medizinischer Gase, 15.000 Mitarbeiter in über 200 Produktionsstätten beraten, betreuen und versorgen mehr als 500.000 Kunden. Ob Kohlensäure oder Stickstoff zum Kühlen, Frosten und Verpacken von Lebensmitteln, Sauerstoff als Rettungsanker für Seen und Flüsse, Ozon als haut- und augenschonender Chlorersatz in Schwimmbädern ... bis hin zum Schweißen und Feuerschutz ist AGA für zahlreiche Anwendungsbereiche und Branchen anerkannt innovativer, verantwortungsbewußter Ideengeber. Wir schicken Ihnen gern Informationen, wenn Sie Ihr Wissen zum privaten oder beruflichen Nutzen vertiefen möchten ... der Einsatz technischer Gase ermöglicht Lösungen, die gesundheitlich und umweltmäßig unantastbar sind!

AGA ist weltweit einer der führenden

Ob Verbraucher, Unternehmer oder Umwelt: Das AGA-Angebot technischer Gase bringt allen Gewinn!



AGA Gas GmbH Zentralverwaltung Gänsemarkt 50 D-2000 Hamburg 36 Tel. (0 40) 34 91 01 Fax (0 40) 34 91 03 41

### **Chronik 1991/92**

Den Zeitraum dieser Chronik kennzeichnet ein Umbruch in der Gruppe. Bereits kurz nach dem "Fall der Mauer" stand der Entschluß sich einen neuen Standort in der Nähe von Berlin zu suchen fest. Nachdem sich eine Partnerschaft mit einem bestehenden Verein nicht verwirklichen ließ, konzentrierte sich die Suche auf ehemalige Agrarplätze und andere geeignete Gelände.

Im Herbst/Winter 1991 kristallisierte sich als greifbare Möglichkeit ein Gelände in Pritzwalk-Kammermark heraus. Jetzt, im Winter 1992/93, stehen wir kurz vor dem Abschluß eines langfristigen Pachtvertrages mit der Stadt Pritzwalk. Ein Vorvertrag wurde bereits im November '92 geschlossen. Im Folgenden wird in diesem Jahresbericht noch auf die Ereignisse im Zusammenhang mit dem Aufbruch zum "Aufwind Ost" ausführlicher eingegangen.

Herausragendes Ereignis des Jahres '91 war zweifellos der erfolgreiche Erstflug der B13 am 2. März in Strausberg bei Berlin. Mittlerweile verzeichnet das Bordbuch 119 Starts und 110 Stunden.

Nach dem Erstflug der B13 konnte das Projekt Winde -oft zugunsten der B13 vernachlässigtwieder verstärkt vorangebracht werden. Das Ergebnis der letzten zwei Jahre kann sich durchaus sehen lassen. Trotzdem muß leider der Zeitpunkt der Inbetriebnahme noch offen bleiben.

Auch schon eine Institution ist der Lehrgang zur Erlangung des amtlichen Funksprechzeugnisses (kurz BZF) geworden, der wieder unter der erfahrenen Leitung von Rainer Selle und tatkräftiger Mitwirkung von Teilen der Aktivschaft im Winter '91 und '92 durchgeführt wurde.

In der Bausaison '91 hat uns wieder die Wartung und Überholung des Flugzeugparks beschäftigt. Besonders profitiert hat der gute alte TWIN II (D-3056), der komplett grundüber-



B-13 vor Hauptgebäude TU während des Segelfliegertages 91

holt wurde und dessen Flächen neu lackiert und gefinisht worden sind.

In beiden Jahren wurden im Frühjahr und im Sommer Fluglager veranstaltet. Die Sommerlager führten uns mal wieder in den Süden unseres Landes. Bartholomä (1991) und Weipertshofen (1992) waren die Ziele. Eigentlich war ja noch Polen (1992) im Gespräch, jedoch hat hier die Akafliegdemokratie anders entschieden. Auch gehören wieder zwei Hertellehrgänge in diesen Berichtszeitraum.

Im November 1991 fand in Berlin der 50. Deutsche Segelfliegertag statt. Veranstalter war der Berliner Luftfahrtverband im Aero-Club unter maßgeblicher Organisation der Akaflieg, da die TU als Veranstaltungsort gewählt wurde.

Auf der im Juni 1992 nach langer Zeit wieder in Berlin (Schönefeld) stattfindenden ILA - Internationalen Luftfahrtausstellung konnten wir sehr kurzfristig und überraschend ausstellen. Zusammen mit der "idaflieg" konnten wir die B13 und die Akaflieg Stuttgart ihre fs32 präsentieren.

Aus der "Fliegenden und Integrierten Altherrenschaft" heraus hat sich Ende 1991 die "Akademische Fliegervereinigung Berlin e.V" gegründet. Ein Großteil der sog. "PFUI-Ah's" waren die Gründungsmitglieder. Unter der Präsidentschaft von Johnny Wefeld existiert nun ein Partner beim Aufbau des neuen Flugplatzes.

Zu diesem Zweck wurde am 2.Oktober 1992 die Flugplatzgemeinschaft Pritzwalk-Kammermark (FPK) ins Leben gerufen.

Die Zahl der Aktiven hat sich im vergangenen Zeitraum nur geringfügig verändert. Für das große Projekt "Neuer Flugplatz" wird das Engagement jedes Aktiven gefordert sein. Hier spielen natürlich noch die Studien- und Lebensbedingungen der Mitglieder eine große Rolle. Mögen die letzten Jahre noch ein wenig sorglos gewesen sein, für 1993 steht eine bedeutende Veränderung bevor, die nur gemeinsam bewältigt werden kann.

Um die flugwissenschaftliche Seite der Akaflieg nicht aus den Augen zu verlieren, wurde in einem kleineren Rahmen geforscht. "Schwingende Piezofolien als Turbulator" beschäftigten Markus Wagner und Karsten Koppel (S. 31). Die Spannweitenänderung am Kestrel (S. 37) wird auch dafür sorgen, daß das Know-How erhalten bleibt.

Im Jahr 1992 konnte der erste "Anwärter" aus der ehemaligen DDR aktiviert werden. Die Tenzdenz ist steigend.

"Stars" beim Altherrentreffen 1991 waren die B13 und die neue Winde. Mit großer Wahrscheinlichkeit wird es das letzte Treffen in Ehlershausen gewesen sein, denn voraussichtlich wird dieser Jahresbericht in Pritzwalk-Kammermark vorliegen.

Wieder fliegerisch erfolgreich war die Gruppe in der DMST (Deutsche Meisterschaft im Streckensegelflug). In der Auswertung des Landesverbands Berlin, aber auch in der Bundeswertung, sind Berliner Akaflieger vertreten. Besonders erfolgreich war die Saison '92. Mehrere Aktive und ein Alter Herr (Winfried Specowius) haben sich durch ihre Leistungen im Streckensegelflug für Wettbewerbe in 1993 qualifiziert.

Helmut Schmidt

# Projekte I - Neuer Flugplatz: Suche

Das Frühjahr 1991 brachte nun auch in der Akaflieg die entscheidende Wende: Der Entschluß ein neues Fluggelände in der Nähe von Berlin zu suchen wurde in die Tat umgesetzt. Es formierte sich eine Arbeitsgruppe, bestehend aus zunächst zwei "Alten Herren" und zwei "Aktiven", die sich dieser Aufgabe angenommen hat. Nachdem die Akaflieg die Erfahrung machen mußte, daß eine Partnerschaft mit einem real existierenden Verein in Brandenburg nicht möglich war, konzentrierte sich die Suche auf geeignete Gelände, die bisher nicht als Segelflugplatz genutzt wurden. Hier handelte es sich um ehemalige Agrarflugplätze, die man anhand eines Verzeichnisses lokalisieren konnte. Als Aktionsradius wurden zu Beginn 100 Kilometer gewählt; die Auswahl der Plätze erfolgte im Gebiet nördlich von Berlin. Die Entscheidung, die Flugplatzsuche auf den Nordwesten von Berlin zu beschränken, kam unter anderem deshalb zustande, weil der Großflughafen wenn überhaupt- wohl doch im Süden gebaut werden soll. Daneben ist die Gegend der West- bzw. Ostprignitz unter thermischen Gesichtspunkten recht attraktiv.

Außer recht knappen Informationen über Lage und Ausrichtung, waren auch vage Angaben über die "Besitzverhältnisse" verfügbar. In fast allen Fällen wurden örtliche landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaften (LPG) angegeben. Es wurde so vorgegangen, daß zunächst die Gelände vor Ort ausfindig gemacht wurden und eine Besichtigung erfolgte.

Waren bestimmte Vorgaben erfüllt bzw. schienen geeignete Verhältnisse vorzuliegen, wurden Termine mit den jeweiligen LPG's vereinbart.

Die ersten Gelände wurden in Herzsprung, Segeletz und Wildberg unter die Lupe genommen. Daneben besichtigte man die Agrarplätze Dabergotz, Protzen, Dessow und Wustrau. Zum Teil fanden auch hier Gespräche mit verantwortlichen Institutionen statt. Eine wichtige erste Erfahrung war, daß in vielen Fällen die Eigentumsverhältnisse sehr differenziert bis kompliziert waren. Häufig stieß man auf mehr als ein Dutzend Parzellen mit ebensovielen verschiedenen Eigentümern. Ungeklärte Verhältnisse oder unter der Verwaltung der Treuhand stehende Teilflächen erschwerten den Zugang. Die LPG's waren stets nur Pächter von i.d.R. ehemals verstaatlichtem Grund und Boden, die sich ihrerseits nun mit den Rückübertragungsansprüchen der Alteigentümer auseinanderzusetzen hatten.

Fast einem Glücksfall gleich schien der Fall des Geländes in Segeletz. Wie in Erfahrung gebracht werden konnte, war hier die Gemeinde Segeletz selbst Eigentümer. Ansprechpartner war die Bürgermeisterin Luise Heym. Überraschend offen und interessiert zeigte sich Frau Heym beim ersten Gespräch vor Ort.

In Segeletz schien sich eine realistische Chance zu bieten. Das entscheidende Problem lag darin, daß bereits zuvor eine Motorflugschule aus Kyritz ebenfalls Interesse für das Gelände bekundet hatte. Letztendlich entschied sich die Gemeinde für den Motorflug, also war hier ein weiteres Engagement leider aussichtslos.

In den Jahren '91 und '92 konnten Erfolge bei der Verbesserung der fliegerischen Situation in den neuen Bundesländern verbucht werden. Der "Außschuß Unterer Luftraum" (AUL) hat durch Gespräche auf vielen Ebenen entscheidend dazu beigetragen. Die berechtigten Interessen der Sportflieger im Ostteil unseres Landes und letztenendes die der West-Berliner Flieger wurden vehement vertreten. Solange noch Armee-Einheiten der ehemaligen Sowjetunion in Deutschland stationiert sind, muß in bestimmten Gegenden nach wie vor mit Einschränkungen gerechnet werden. Jedoch funktioniert die Kommunikation bedeutend besser als zuvor.

# Projekte I - Neuer Flugplatz: Pritzwalk Kammermark

Begonnen hat diese Episode im Oktober 1991, eine Geschichte die eng mit der des Pritzwalker Fliegerclubs verbunden ist.

Der in Pritzwalk ansässige Fliegerclub "Wolf-Hirth Pritzwalk" e.V. (gegr. 1990) stand zu dieser Zeit vor einer schwierigen Entscheidung. Nicht zuletzt hing davon das weitere Fortbestehen ab. Der Vorstand des Vereins entschloß sich, mit Berliner Vereinen Kontakt aufzunehmen und eine Partnerschaft anzubieten. Ein Flugplatzgelände war vorhanden. Der ehemalige Agrarflugplatz "Sommer(s)berg" nördlich der Stadt hatte eine vorläufige Verkehrszulassung als

Sonderlandeplatz erhalten. ¡Bisher jedoch fand außer an besonderen Flugtagen (17. Juni '90, 3. Oktober 91, 8. August '92 und 3. /4. Oktober '92) kein regulärer Flugbetrieb statt. Der Segelflug war noch nach Wittstock (Berlinchen) ausgelagert, weil dort u.a. Fluglehrer vorhanden waren, die die Schulung der "Pritzwalker" übernommen haben. Der Flugzeugpark bestand aus einem Doppelsitzer vom Typ Bocian und einem Einsitzer vom Typ Pirat. Daneben verfügt der Verein über eine Winde vom Typ H 3, die auch in Berlinchen stationiert war.

An jenem Tag im Oktober 1991 trafen sich die Pritzwalker (unter dem damaligen 1. Vorsitzenden Manfred Prang) und ein Akaflieger (Helmut Schmidt, Mitglied der Flugplatzsuchgruppe) zu einem Ortstermin auf dem Flugplatz Sommersberg. Von den Pritzwalkern gehört hatte die Akaflieg schon 1990 während des Sommerlagers in Berlinchen. Nun ging es um eine Partnerschaft mit dem "Wolf Hirth" und das gemeinsame Betreiben des Flugplatzes Sommersberg. Im Anschluß an die Besichtigung fand eine Vollversammlung der Pritzwalker statt. Hier stellte sich die Akaflieg vor und es wurde zunächst gegenseitiges Interesse bekundet. Nachdem sich am anschließenden Sonntagabend noch mehrere, aus Ehlershausen kommende und dort aus Berlin informierte, Akaflieger das Gelände angeschaut hatten, mußte man zu dem Ergebnis kommen, daß das Gelände leider nicht den Anforderungen entsprach. Mit nur 925 Metern Länge -zwischen den begrenzenden Straßen im Osten und Westenlassen sich höchstens 800 Meter Seilauslegestrecke realisieren. Zu wenig für die doppelsitzigen und schweren Kunststoffsegelflugzeuge der Gruppe. Schon am darauffolgenden Montag erfolgte die telefonische Absage.

Eigentlich wäre damit die Angelegenheit abgeschlossen gewesen, wenn nicht Manfred Prang noch Kammermark "aus



Ehemaliges Gutshaus (Mittelteil und Nordflügel)

dem Ärmel" gezogen hätte. Noch am selben Tag startete die "Suchgruppe" zu einem Ortstermin nach Pritzwalk-Kammermark.

Das Gelände "Kammermark" liegt ca. 2 Kilometer nörlich vom Flugplatz Sommersberg aus entfernt. Die im Westen befindliche Straße am Sommersberg begrenzt Kammermark im Osten. Hier fand man eine noch landwirtschaftlich genutze Fläche vor, die sich in Ost/Westrichtung auf ca. 1.300 Meter mit einer Breite von ca. 300 Metern ausdehnt.

Manfred Prang zeigte ein Dokument der Stadtverwaltung Pritzwalk vor, aus welchem hervorging, daß die Stadtverordnetenversammlung im August'91 beschlossen hat, dieses Gelände als Segelflugplatz auszuweisen und den Pritzwalkern zur Verfügung zu stellen. Allerdings war damals noch eine Mitwirkung der Stadt selber bei der Realisierung vorgesehen. Der Sommersberg sollte geschlossen werden, sobald eine Verlagerung nach Kammermark möglich war. Wegen der prekären finanziellen Lage der Stadt nahm man einvernehmlich von diesem Projekt Abstand. Das einzige was

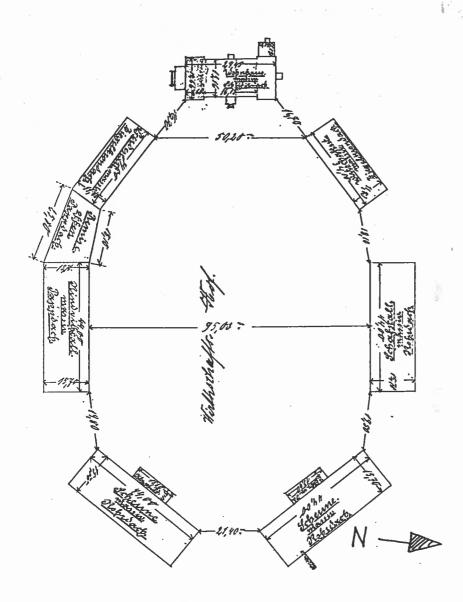
blieb, war das Interesse der Stadt an der Fliegerei und die Aufnahme des Geländes als Segelflugplatz in den Flächennutzungsplan.

Bei der gemeinsamen Besichtigung kam dann relativ schnell eine Partnerschaft mit den Pritzwalkern wieder ins Gespräch. Schließlich ging es auch noch immer um das zukünftige Schicksal des "Wolf Hirth" e.V.

Das Gelände in Kammermark gehört zu einem ehemaligen Gut der Stadt Pritzwalk. Die gesamte Nutzfläche beträgt ca. 300 Hektar. Die Geschichte geht zurück in das 13. Jahrhundert. 1258 verkaufte Otto der III (der Gütige) Kammermark für 200 Gulden an die Stadt Pritzwalk. Seither ist es immer Stadtgut gewesen. In den zwanziger/dreißiger Jahren bis zum Zusammenbruch 1945 ist ein gewisser "Schliephake" als Stadtgutpächer verzeichnet.

Im Laufe der Zeit entstand auch ein Gutshof. Östlich dieses Hofes entstand dann nach 1949 Kammermark, ein Ortsteil von Pritzwalk. Der nachfolgende Situationsplan zeigt den Gutshofbereich zu Anfang dieses Jahrhunderts.

Bei der Besichtigung im Oktober 1991 führte der Weg auch durch den Gutsbereich zum Westende des Geländes. Hier fiel zunächst besonders das ehemalige Gutshaus (als Lehrlingswohnheim geplant und wohl auch größtenteils bis in die siebziger Jahre als



Nach Gründung der DDR (1949) wurde Kammermark "Volkseigenes Gut" (VEG). Es war Betriebsteil des VEG Groß Langerwisch. Das Gut erzielte im sozialistischen Wettbewerb Höchstleistungen in z.B. der Milchproduktion. Später dann kam noch eine Schafzucht hinzu. Mit der Zeit wurde für die Arbeiter des Gutes Wohnraum in Form von Mehrfamilienhäusern geschaffen. In alten Planungsunterlagen finden sich auch Entwürfe für eine Schule, einen HO-Lebensmittelladen und einen Sportplatz.

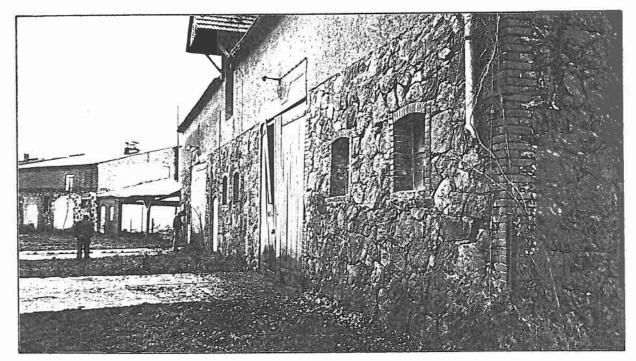
solches genutzt) ins Auge. Es waren also Gebäude in erreichbarer Nähe zum geplanten Flugplatzgelände vorhanden. Eine Flugzeughalle war zunächst als Neubau am Platzrand geplant.

Die zur Einrichtung als Segelflugplatz vorgesehene Fläche ist zum größten Teil eben, vorhandene Erhebungen dürften unproblematisch sein. Entlang der Ostgrenze verläuft eine Straße 2.Ordnung, die Pritzwalk mit der Ortschaft Preddöhl verbindet. Beim Endanflug aus östlicher Richtung müssen

lediglich die Baumreihen entlang der Straße beachtet werden.

Man verließ an diesem -heute durchaus ein wenig historischen Tag- Kammermark mit dem Gefühl endlich ein Gelände gefunden zu haben, das sich für die Einrichtung eines Segelflugplatzes eignet. Neu war noch immer die Aussicht auf eine Partnerschaft mit den Pritzwalkern.

Die Vorstellung der Alternative "Kammermark" in der Gruppe führte zu dem Entschluß hier weiter dran zu bleiben, denn etwas anderes konnte man zur Zeit nicht vorweisen. nach in die Tat umzusetzen. Hier fanden dann mehrere intensive Gespräche untereinander statt. Eine entscheidende Wende erfuhr die ganze Angelegenheit zum Ende des Jahres 1991. Die Pritzwalker ließen durchblicken, daß bei der Realisierung des Projektes große Schwierigkeiten zu erwarten seien. Es fehlte einfach -wie man so sagtder finanzielle Hintergrund. Eine gleichberechtigte Partnerschaft bedeutet nicht nur gemeinsame Rechte, sondern auch Pflichten - also Kostenteilung. Die erste Aufstellung der vorraussichtlich zu erwartenden Kosten führte schnell an die Grenzen der Pritzwalker. Im Januar '92 stieg, zum großen Bedauern der Akaflieg, der Wolf Hirth e.V. offiziell aus dem Konzept aus. Mitnichten



Zukünftige Windenhalle

Wie nun aber weiter konkret vorgehen?! Es war nun an der Zeit die Stadt mit einzubeziehen und einfach ein Projekt daraus zu machen. Dazu gehört ein Konzept. In Zusammenarbeit mit den Pritzwalkern entstand im Winter 1991 ein gemeinsames Konzept zum Aufbau eines Segelflugplatzes in Kammermark. Dieses wurde der Stadt vorgelegt und erläutert. Man konnte durchaus den Eindruck gewinnen, daß die Stadtverwaltung dem Projekt sehr positiv gegenübersteht. Das ließ auf Erfolg hoffen.

Nun war es besonders wichtig, gemeinsam mit den Pritzwalkern das Konzept nach und

beendet war ein weiterer Kontakt und eine weitere Zusammenarbeit bzw. das gegenseitige Interesse.

Manfred Prang verfasste eine Stellungnahme, die der Stadtverwaltung übermittelt wurde. Dies geschah auch zu dem Zweck, um klarzustellen, daß hier nicht -wie andernorts an der Tagesordnung- die "Wessies" die "Ossies" verdrängt haben. Mit dem Ausscheiden den Pritzwalker schien das ganze Projekt in Frage gestellt. Zwei Fragen waren zu beantworten: "Ist die Akaflieg (zunächst) allein in der Lage, in Kammermark ein Segelfluggelände aufzubauen - mit allen

Konsequenzen?" und "Ist die Stadt Pritzwalk noch an der Fortführung des Projekts interessiert?".

Bezüglich der ersten Frage wurden viele kontroverse Diskussionen geführt. Es zeigte sich hier, daß junge aktive Akaflieger leicht zur Überschätzung tendieren. An eine alleinige Umsetzung durch die Akaflieg war absolut nicht zu denken. Doch hier sollte Abhilfe geschaffen werden: Die im Dezember '91 gegründete "Akademische Fliegervereinigung Berlin e.V." (AFV) trat mit auf den Plan. Hier hat sich eine Gruppe der Altherrenschaft zur Gründung eines Vereins entschlossen, der sich auch zur Aufgabe gemacht hat, mit der aktiven Gruppe gemeinsam ein neues Fluggelände zu suchen und aufzubauen. Hier bot sich nun die erste Möglichkeit zur Kooperation. Während dieser Zeit legte die Akaflieg das modifizierte Konzept der Stadt Pritzwalk vor. Es war schon erstaunlich und eine besondere Erfahrung als studentische Gruppe vor den Verantwortlichen der Stadt bestehen zu können und vor allen Dingen auch Ernst genommen zu werden. Die Stadt Pritzwalk war weiter interessiert.

Mit Kammermark hatte die Akaflieg ein Gelände gefunden, dessen Eigentumsverhältnisse geklärt sind, d.h. es gibt vor allen Dingen nur einen Eigentümer -die Stadt-, Restitutionsansprüche liegen nicht vor und sind auch nicht mehr zu erwarten. Die Treuhandanstalt Berlin hat den Grundbesitz der Stadt Pritzwalk wieder zu Kommunaleigentum übertragen.

In der Zeit von Februar bis Oktober '92 stand die Akaflieg in häufigem Kontakt mit der Stadtverwaltung Pritzwalk. Es mußte die Erfahrung gemacht werden, das eine Menge Geduld und vor allen Dingen Optimismus erforderlich ist, um weiterzukommen. Schritt für Schritt hat man sich vorangetastet. Ein deutliches Zeichen für Erfolg wurde am 31.8.92 gegeben. Der Bürgermeister von Pritzwalk, Herr Brockmann, hat die Bauverwaltung angewiesen sich mit der Angelegenheit zu beschäftigen. So setzte man sich mit einem Mitarbeiter, Herrn Brandt (Bauverwaltung, Leiter des Amts für Öffentliche Anlagen), in Verbindung und vereinbarte einen Ortstermin um u.a. nocheinmal die Gelände- und Gebäudesituation klarzustellen.

Der völlig verregnete Tag überraschte mit der Aufforderung durch die Stadt und die LPG das für den Flugplatz benötigte bzw. vorgesehene Areal abzustecken. Ausgerüstet mit 10 Holzpflöcken, einem großen Hammer und einem Meßrad -sämtlich von der Stadt unbürokratisch zur Verfügung gestellt- schritt man über das Gelände und markierte damit die Eckpunkte. Die LPG wollte das dann übrige Gelände landwirtschaftlich bearbeiten. Das alles Geschah noch ohne Vertrag. Es sollte nunmehr innerhalb der Stadtverwaltung über die Pacht nachgedacht werden.

Da es nicht alltäglich für eine Kommune ist, ein Gelände mit Gebäuden als Segelflugplatz zu verpachten, mangelte es natürlich an Erfahrungswerten. Letzenendes ist die Stadt dann von ihren Pachtvorstellungen soweit abgewichen, daß wir einverstanden waren. Ergebnis war die Aussicht auf einen langfristigen Pachtvertrag mit einem Pacht-zins für das Gelände zu Pachtpreisen die auch für die landwirtschaftliche Nutzung verlangt würden. Die Gebäude sollen kostenlos zur Verfügung gestellt werden. Gegenleistung ist hier der Werterhalt der Liegenschaften. Dazu sind sehr umfangreiche Instandsetzungs- und Renovierungsmaß-nahmen erforderlich. Hier ist nur für die Gebäude- bzw. Gebäudenebenflächen die selbe Pacht wie für das Fluggelände zu zahlen. Unter diesen Bedingungen konnte sich die Flugplatzgemeinschaft, bestehend aus AFV und Akaflieg, einen Neubeginn in Kammermark vorstellen. Vorerst konnte nur ein Vorvertrag geschlossen werden (die Übergabe von Gelände und Gebäude durch die Nachfolgeorganisation des VEG war noch nicht erfolgt). Im Oktober '92 erfolgte dann noch die Schlüsselübergabe und der Abschluß eines Nutzungsvertrages mit der Tierzucht Groß Langerwisch GmbH (ehemals VEG Groß Langerwisch).

Um rechtzeitig den Kontakt zur Bevölkerung in Kammermark herzustellen und über das Projekt zu informieren, wurde im November '92 ein "Bürgerinformationsabend" im Saal des Gutshauses veranstaltet.

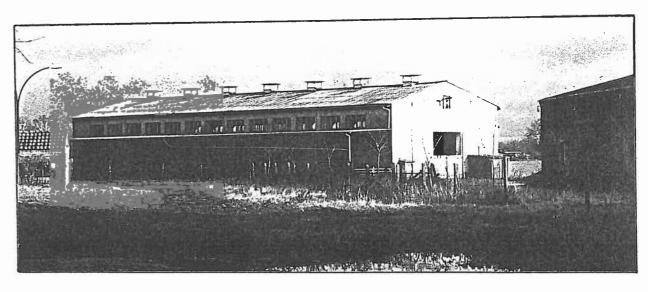
Gut 25 Kammermärker sind der Einladung über den Ortsvorsteher Uwe Müller gefolgt. Neben dem Akafliegfilm wurden auch Luftaufnahmen aus Kammermark gezeigt.

Es läßt sich nicht verschweigen, daß es sich hier um ein sehr bedeutendes Projekt für die Akaflieg handelt. Die heute aktive Gruppe wird damit ganz besonders (heraus-)gefor-

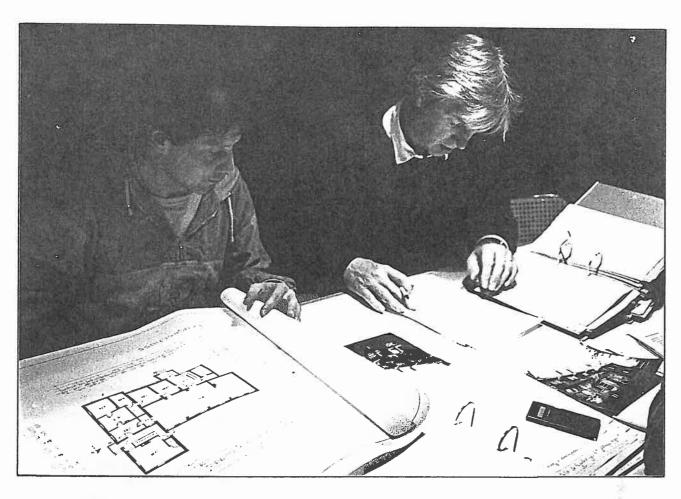


Blick in den Saal des Vereinsheimes

Im Dezember '92 dann endlich waren alle Voraussetzungen erfüllt, den endgültigen Pachtvertrag abschließen zu können. Mit Wirkung zum 1.4.93 soll dieser langfristige Pachtvertrag geschlossen werden. dert. Wenn alle Mitglieder den Aufbau eines neuen Fluggeländes in Pritzwalk-Kammermark zu "ihrer" Sache gemacht haben und im Jahr 1993 ein guter Start der vielfältigen und umfangreichen Arbeiten erfolgt, ist eine erfolgreiche Umsetzung sicher.



Zukünftige Flugzeughalle



Bauplanung Akaflieg + AFV

Vielfach wurde darüber diskutiert, ob es der Gruppe wirklich zumutbar sei, hier in Pritzwalk-Kammermark einen neuen Standort aufzubauen. Wäre nicht vielleicht ein "Akker" näher an Berlin heran und der Neubau von Unterkunft und Gebäuden besser realisierbar?!

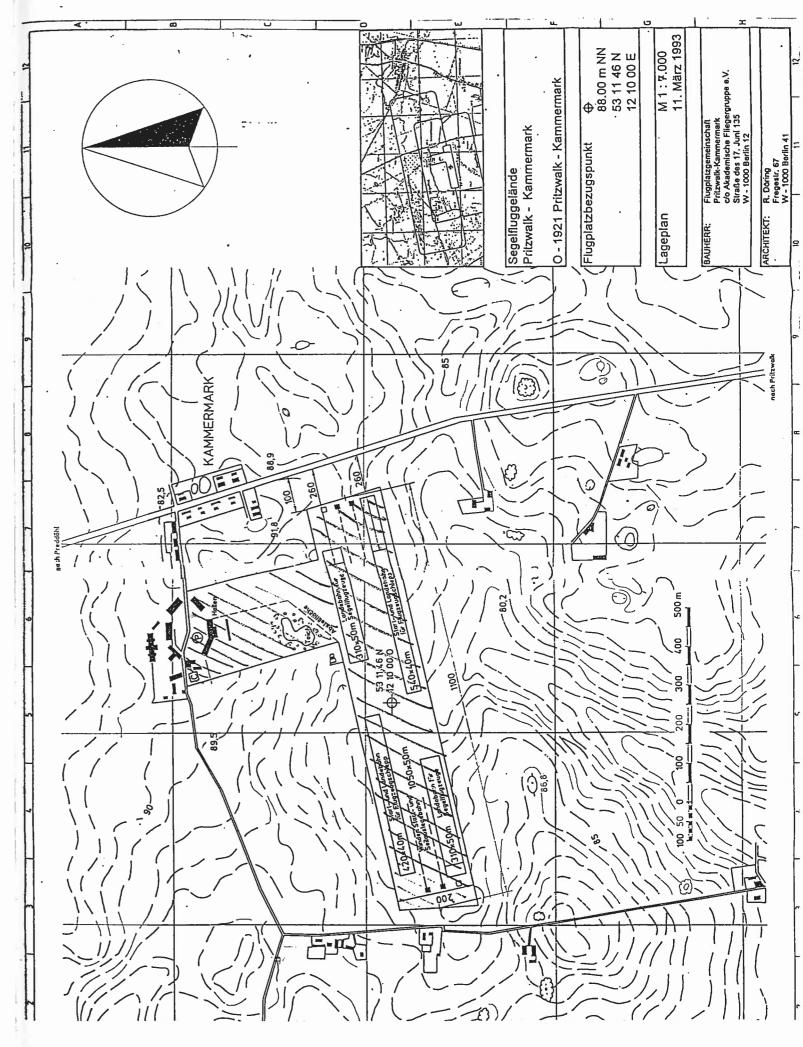
Die Entfernung von ca. 130 Kilometern ist für die Mehrheit der Akaflieger durchaus akzeptabel. In den Jahren des Exils in Ehlershausen hat sich herauskristallisiert, daß das Zusammenleben von Freitag bis Sonntag Abend auf dem Flugplatz durchaus eine Bereicherung ist. In Pritzwalk-Kammermark läßt sich das gewohnte "Leben" auf dem Flugplatz zumindestens in dieser hinsicht vorstellen. Sicherlich wird sich die Akaflieg mit dem Weggehen von Ehlershausen nach Pritzwalk verändern.

Wichtig ist das Bewußtsein aller Akaflieger, daß hier an der Zukunft der Akaflieg gewerkelt wird. Nicht die ureigenen Interessen der "Jetzt-Aktiven" spielen die überragende Rolle, sondern die Situation, die sich zukünftigen Generationen von Akafliegern in Pritzwalk bietet.

Wir werden hier und da noch mentale Schwierigkeiten mit Pritzwalk haben, aber die, die nach uns kommen, werden die Verhältnisse in Kammermark als gegeben und selbstverständlich empfinden. Über die Notwendigkeit dieses Ortswechsels braucht hier wohl nichts mehr gesagt werden.

Noch im Dezember 1992 haben sich Projektgruppen aus Akaflieg und AFV gebildet. Aufgabe hier ist die Planung, Organisation und Durchführung der erforderlichen Baumaßnahmen an Gelände und Gebäuden.

Im Oktober '92 wurde von AFV und Akaflieg die "Flugplatzgemeinschaft Pritzwalk-Kammermark" (FPK) in Form einer Gesellschaft bürgerlichen Rechts gegründet. Aufgabe ist neben dem Aufbau letzenendes der dauerhalte gemeinsame Betrieb eines Segelflugplatzes. Nicht zuletzt mußte auch eine "Verwaltungsinstanz" geschaffen werden. Die Geschäftsführung der FPK setzt



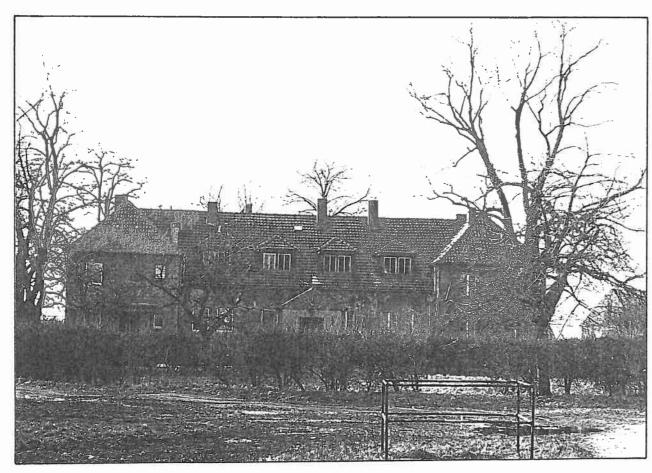
sich aus den Vorstandsvorsitzenden der beiden Vereine zusammen.

Das Zulassungsverfahren wurde bereits von Achim Leutz in Gang gesetzt. Es wird sich hier voraussichtlich um das Erste reine Segelfluggelände im Land Brandenburg handeln.

Bei der Bauplanung und -leitung wird Rainer Döring das Projekt begleiten.

Eine sehr wertvolle Hilfe konnten wir auch vom Flugsicherheitsinspektor (FSI) des Landes Brandenburg, Jens Eisenreich, erfahren. In der "heißen Phase" des Jahres '92 hat er eine Stellungnahme zu unserem Flugplatzprojekt gegenüber der Stadt Pritzwalk abgegeben. Derzeit wird auch vom ihm ein Gutachten für die Zulassung des Geländes angefertigt.

### **Helmut Schmidt**



Das neue Vereinsheim

# 1992 - 30 Jahre "Exil" in Ehlershausen

30 Jahre Akaflieg Berlin auf dem Segelfluggelände "Großes Moor" in Ehlershausen bedeuten im Rückblick für den, der von Anfang an dabei war, unendlich viel.

### Es waren

30 Jahre Gemeinschaft mit dem LSV Burgdorf mit überwiegenden Höhen und unvermeidlichen eheähnlichen Tiefen

30 Jahre Miterleben der Entwicklung des LSV, des Fluggeländes und der Umgebung

30 Jahre Miterleben der Entwicklung der Autobahn A 2 Berlin-Hannover

30 Jahre Miterleben der Entwicklung an der innerdeutschen Grenze bis zu deren Fall

30 Jahre unendlich lange Autobahnfahrten, Wartezeiten in Staus und Abfertigungs(schikanen) an der Grenze - Zeiten die unproduktiv vergeudet wurden

30 Jahre Entwicklung der Akaflieg Berlin

30 Jahre Alt-Herren-Treffen

und 30 Jahre persönliche Erlebnisse.

### • 1962 fing es an

Die Akaflieg Berlin verlegte ihre fliegerischen Aktivitäten von Braunschweig-Waggum nach Ehlershausen. Der Gerätepark bestand aus einem Bergfalken II, Baby IIb und L-Spatz 55, sowie einer Winde (genannt "Nitribitt" - sie steht heute übrigens, wenn auch bis zur Unkenntlichkeit modifiziert in Saarmund) und einem wüstenerprobten VW-Kübel als Seilrückholfahrzeug. Daneben gab es noch eine private Lo 100/150 von Horst Remm und eine Ka6 ("Wilde Sau", D-2004) von Peter Slawik, die noch heute beim LSV Burgdorf fliegt.

Die Luftraumstruktur gab zunächst viel Freiraum, der später durch ADIZ, CVFR-Hannover, und CTR-Celle ziemlich eingeengt, aber jetzt durch den Wegfall der ADIZ und der CTR-Celle wieder erweitert wurde.

Das Fluggelände selbst, ein richtiger Heide-Platz mit viel Sand lag idyllisch nördlich von Ehlershausen, von diesem durch ein Moorgebiet getrennt. Es bestand aus der Hauptbahn und der Diagonalbahn, die später stillgelegt wurde. Am Ostende des Platzes stand der sog. Bienenzaun, der anfänglich noch Bienenstökke beherbergte und es gab daneben einen kleinen Teich. Beides fiel der Platzverlängerung zum Opfer. Der am südwestlichen Ende gelegene Teich mußte der Platzverbreiterung weichen. Dafür entstand südlich der der Diagonalbahn der Moorteich.

Auf der Nordseite des Platzes gab es zwei Hallen, das Werkstattgebäude des LSV und ein kleines grünes Wellblechhäuschen. Heute dient es dem LSV als Spritlager, damals beherbergte es an anderer Stelle ein Dieselstromaggregat. Es gab ja keinen Strom, kein Wasser, kein Telefon und nur den zauberhafen "Doppelsitzer" mit herrlichem Blick über den Flugplatz für die Erledigung der Notdürfte. Waschen war nur was für harte Kerls im Freien unter der Handpumpe. Duschen gabs nicht.

Da noch keine eigene Behausung zur Verfügung stand, nahm man das Angebot des LSV gernean, zunächst in einem garagenähnlichen Seitenflügel der Halle II die Betten aufzustellen. Dann ging die Entwicklung rasant voran. Aus Teilen einer alten Wehrmachtsbaracke

# IBUOTETATESUI EHRTERSTADTRI

AMTLICHES BEKANNTMACHUNGSBLATT FUR KREIS UND STADT BURGDORF

wurde die Unterkunft mit Kamin und daran anschließend die Flugzeughalle gebaut. Die Bundeswehr half tatkräftig mit. Später wurde der Sanitärtrakt, bestehend aus Wasch- und Duschraum, Küche und Toilettenbereich angebaut. Für Winde und Pitty wurde in Akafliegmanier ein Wellblechschuppen in einer Hauruckaktion aufgestellt. Sehr zum Unmut vieler hieß das Gebilde wegen seiner Farbe, und wirklich nur deswegen, "Rote Zelle" und so stand es auch in ungelenken Lettern zu lesen. Die rote Zelle stand da, wo heute die "blaue Halle" mit der Tankanlage steht. Ein weiteres Bauwerk der Akaflieg ist die sog. Altsack-Halle, die von den sog. PFUI-AH, den Privat Fliegenden Und Integrierten Alten Herren in einer beispielhaften 7 Wochenenden dauernden Aktion errichtet wurde. Dane-ben wurden wir an das Strom- und Telefonnetz angeschlossen.

Trotz aller widrigen äußeren Umstände, die sich aus der Trennung von Wohn- bzw. Studienort und Flugplatz ergaben, wurden alle Projekte auf dem Fluggelände von den verschiedenen Akaflieggenerationen unter großem persönlichen Einsatz realisiert. Man darf ja nicht vergessen, daß es eigentlich eine Aka-flieg und keine "Ackerpflüg" war, auch wenn es manchmal den Anschein hatte. Es hat sich aber gelohnt, denn neben dem großen Aufwand gab es auch viele schöne Stunden, an denen der von Hans Aminde gebaute Kamin einen wesentlichen Anteil hatte.

Es gab natürlich eine Menge persönliche, private Erlebnisse auf dem Flugplatz. So habe ich Marlies, meine Frau, kennengelernt, als sie zufällig mal zu Besuch am Platz war. Die erste Begegnung war vor über 25 Jahren an der vorhin genannten Querschleppwinde, wo ich vor lauter freudiger Erregung einen Seilsalat produzierte, der quasi zum Sinnbild für die spätere dauerhafte Verbindung wurde.

An dieser Stelle möchte ich mich bei Marlies bedanken, denn ohne ihre Nachsicht und Toleranz für meine akafliegerischen Aktivitäten hätte ich schwerlich so lange nach E'dorf fahren können.

Man durfte z.B. erleben wie die Akaflieg-Kinder groß wurden, aber auch die des LSV, wie die gutnachbarschaftlichen Beziehungen zur Familie Gehrke sich entwickelten, wie familiäre Bande zwischen Akafliegern und LSV-Mädchen geknüpft wurden und wie die Akaflieg-Generationen wechselten. Dieser Wechsel geschah immer nach dem gleichen Ritual: Anwärter, Aktiver, Inaktiver, Alter

Herr. Nur wenige schafften leider das Zwischenstadium Pfui-AH.

Der Flugzeugpark von LSV und Akaflieg wuchs beständig, so daß an guten Tagen oft Wettbewerbsstimmung am Start aufkam und wenn das Wetter doch nicht hielt was es versprach wurde es manchmal bei der Landung etwas eng. Gründliche Ausbildung und umsichtige Start- und Flugleitung haben dafür gesorgt, daß der Flugbetrieb von schweren Unfällen verschont geblieben ist. Nur unserem Baby IIb wurde eine das Höhenruder blockierende Unterlegscheibe zum irreparab-len Verhängnis, und der Pilot Günter Hager hat es unter Mitnahme des Instrumentenbretts via Fallschirm während des Fluges verlassen müssen.

Um den Anforderungen des gewachsenen Flugbetriebs zu genügen, wurde der Flugplatz ständig verlängert und verbreitert. Die Sand- wurde zur Grasbahn, auf der mit zwei Doppeltrommelwinden, jeweils mit Moorund Hallenseil und manchmal auch mit der betagten Piper November-Zulu ein zügiger Flugbetrieb möglich ist.

Es war eine schon schöne Zeit. Und nun soll das alles 1993 aufhören?

**Achim Leutz** 

# Großflugtag krönt die Zusammenarbe

😞 Burgdorler und Berliner Segelflieger in Ehlershausen — Attraktives Programm wird Publikum begeistern

Die seit 14 Tagen gemeinsam mit den Burgdorfer Segelfliegern auf dem Flugplatz in Ehlershausen schulenden Berliner Studenten kommen in diesen Tagen kaum an den Start. Denn alle Zeif wird von den Vorbereitungen zum großen Flugtag am kommenden Sonntag in Anspruch genommen. Die Startbahn wird noch geebnet, Telefonleitungen werden gelegt, Absperrungen gezogen. Für Ehlershausen ist dies der erste Flugtag großen Stils und zugleich auch der erste von den Berlinern und Burgdorfern veranstaltete Flugtag dieser Art.

Jedes Wochenende 600 Kilometer Mit diesem Flugtag findet die komperade

Bel gutem Wetter erwartet man in Ehlers-hausen zahlreiche Zuschauer, denn die Wer-bung wurde bis nach Hildesheim im Süden und bis nach Uelzen im Norden ausgedehnt. die bekannte Burda-Staffel. Direkt am Flugplatz wurden größere Wiesen-flächen als Parkplätze von den benachbarten Landwirten zur Verfügung gestellt. Auf das Programm wiesen wir bereits hin — wir wol-len noch ergänzen, daß sich die Celler Heeresflieger einige nette Überraschungen ausgedacht haben und daß aus Berlin u. a. zwei

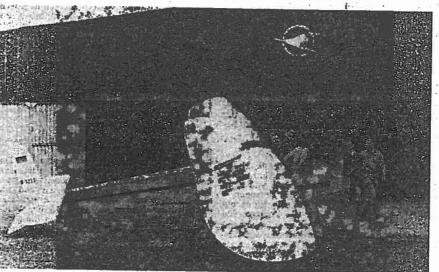
die bekannte Burda-Staffel.

Die Berliner und Burgdorfer selbst beteili-gen sich natürlich ebenfalls aktiv am Programm, die Berliner z. B. im Segelkunstflug, die Burgdorfer im Verbandsschlepp (drei Maschinen starten gleichzeitig) sowie mit Windenstarts. Zu sehen sind ferner die in letzter Zeit so erfolgreichen Burgdorfer Modellflieger.



Mit diesem Flugtag findet die kameradschaftliche Zusammenarbeit zwischen dem Luftsportverein für den Kreis Burgdorf und der Akademischen Fliegergruppe an der Technischen Universität Berlin ihre Krönung. Die Berliner siedelten bekanntlich im Frühjahr von Braunschweig nach Ehlershausen über, nachdem schon vorher freundschaftliche Kontakte zu den Burgdorfern bestanden. An jedem Wochenende kommen die TU-Studenten und Studentinnen in ihrem Kleinbus die 300 Kilometer nach Ehlershausen herausgefahren, um dem geliebten Flugsport zu huldigen. Fürwahr eine Leistung, wie sie nur Idealisten auf-bringen können. Die Berliner haben in ihrer Halle fünf Maschinen stehen: ein Bergfalke II
(Doppelsitzer), ein L-Spatz 55 (Leistungseirsitzer), ein Grunau-Baby IIb (Schulmaschine), eine Ka 6 (Hochleistungseinsitzer) und eire Lo 100/150 gehören zu ihrem Flugzeugpark.
Die letzgenannte Maschine existiert in dieser Form nur einmal in der Bundesrepublik. Sie

kann durch Auswechseln der Tragflächen je nach Bedarf als Kunstflug- und als Hochlei-stungssegler verwandt werden. Auch ihre eine Winde haben die Berliner mitgebracht. Burgdorf verfügt zur Zeit über eine Doppel-Raab, einen Bergfalken II, einen L-Spatz 55 und eine Ka 6. An Wochenenden herrscht also in Ehlershausen schon ein recht lebhafter Flugbetrieb. Der Betrieb am kommenden Sonntag aber soll alles bisher Dagewesene in den Schatten stellen. Dazu unseren Fliegern aus dem Kreise und aus Berlin "Hals und



Burgdorfer und Berliner Segelflieger bereiten gemeinsam den Flugtag vor. Unser Bild zeigt einige Berliner, darunter auch zwei Madchen, vor der Burgdorfer Halle,

### **Exil E-dorf heute**

Hier nun eine augenzwinkernde Betrachtung aus der Sicht eines Aktiven:

Niedersachsen, am Rande der Lüneburger Heide: Hier liegt er, der Exilflugplatz der Akaflieg Berlin (von den Akafliegern liebevoll "Edorf" genannt). Seit nunmehr 30 Jahren teilen sich die Akaflieger mit dem LSV-Burgdorf das Gelände. In idyllischer Ost-Westlage erstreckt sich auf einer Länge von ca. 1100 Metern das Flugplatzgelände am Rande eines (inzwischen ausgetrockneten) Moores (daher Flugplatz "Grosses Moor").

Etwa 2 Kilometer vom Ortskern Burgdorf-Ehlershausens entfernt steht der Akaflieg neben zwei Hallen eine stattliche Unterkunft zur Verfügung. Auf guten 100 m findet man alles, was man zum Leben braucht. Komfortable 8-Bett-Zimmer bieten ein ideales Nachtlager. Stube 1 für die mehr ordentlich veranlagten Nichtschnarcher, Stube 2 für unsere Kleinen mit Freude an Unordnung und wilden nächtlichen Kissenschlachten sowie Langschläfern und Nachtwandlern (hier ist immer was was los - wenn's auch nur die Bettgestelle sind), schließlich Stube 3 mit einer attraktiven "Lümmelwiese" (besser "Lotterwiese") für Leute mit viel Anlehnungsbedürfnis.

Das geräumige Kaminzimmer läd allabendlich zu gemütlichen Runden vor dem "Fernseher" ein. Wer wahre Begebenheiten aus dem reichen Fliegerleben erfahren will, hat dort häufig Glück, denn die anheimelnde Athomsphäre des Halbdunkel verleitet so manchen Flieger(helden) zu atemberaubenden Schilderungen.

Die Mahlzeiten (Frühstück und Abendessen) werden im Speisesaal eingenommen. Mitropa-Athmosphäre sorgte so manches Mal für wahre kulinarische Höhepunkte. Die großzügig angelegte, einladende Tafel ist stets mit Spezialitäten aus aller Herren (Bundes-)Länder gedeckt. Schwäbische Käs'Spätzle, Burgunderrollbraten, Berliner Boulette oder Italienische Spaghetti gehören zum Standart wie auch Nudelauflauf "Grosses Moor" oder Fleischspieß "Oetker".

Nach dem Essen beginnt das liebste Spiel der Akaflieger: Wer hat sich zum Abwaschen qualifiziert?! Das sollte man vor Ort hautnah erleben.

Die Körperhygiene wird zumindestens genauso groß geschrieben wie das Reinigen der Flugzeuge nach Beendigung des Flugetriebes. Eine Duschanlage (im Winter auch römisches Dampfbad) läd zum fröhlichen Duschen ein. Besonders groß ist die Freude, wenn man nicht alleine den Schweiß des Tages runterwaschen muß: nicht zuletzt ist das Duschen ein gesellschaftlicher Treffpunkt, wo man nach den Mühen des Tages ein Schwätzchen halten oder ein gemütliches Bierchen trinken kann. Auch kommt es vor, daß sich ein kleiner Singkreis zusammenfindet, der die Prozedur mit Udo-Lindenberg-Schlagern bereichert. Schließlich sind alle Akaflieger gleich, das Geschlecht spielt beim Duschen keine Rolle (d.h. i.d.R. keine kreischenden Mädchen, wenn "Mann" den Raum betritt).

Eine Reinigungskolonne (der/die der zuletzt morgens aus dem Bett fällt) sorgt allmorgendlich dafür, das WC und Waschräume auf Hochglanz gebracht werden.

### **Flugbetrieb**

Nach dem Wecken um spätestens 8.00 Uhr und anschließendem gemeinsamen üppigen Frühstück (mit Bresso und totem Opa) erfolgt die Flugbetriebsbesprechung mit Tagesbefehlsausgabe. Der zuvor telefonisch eingeholte Segelflugwetterbericht (meist genügt auch ein Blick aus dem Fenster) ist Anhaltspunkt für die Festlegung der Tageslosung. Überland - Platzrundenbetrieb sind die beiden Extreme, wobei ersteres das Liebste ist. Wenn dann die Flugzeuge "verteilt" sind und sich auch ein Windenfahrer gefunden hat, kann mit dem Flugbetrieb begonnen werden.

Flugschüler bilden ein Kollektiv, welches gemeinsam dafür sorgt, daß das Fluggerät zum Start geschoben und gescheckt wird.

Der diensthabende Fluglehrer steht dann zur Schulung bereit. Lieblingsflugschüler haben die besten Chancen den ersten Start zu machen. Der kollektive Wettbewerb sorgt für Abwechslung während des Flugbetriebes, i.d.R. gewinnt der Frechste und Forscheste. Wer sich nicht am Flugbetrieb beteiligt, d.h. zum Beispiel auf das Zurückschieben der Flugzeuge nach der Landung keinen Wert legt ("flieg ich denn damit?!"), der kann sich ruhig in die Sonne legen, die Übrigen sehen ihm das sicher nach und wecken ihn verständnisvoll auf, wenn er an der Reihe ist (leider nur eine Idealvorstellung).

Wenn jeder (ob Aktivist oder Anwärter) sich aktiv am Flugbetrieb beteiligt, ist es sicher, daß es ein schöner Flugtag wird. Die Akaflieg legt nach wie vor großen Wert auf das "Gemeinsame", ob beim Fliegen oder Leben vor/nach dem Flugbetrieb.

**Helmut Schmidt** 

# D - 2007 Außenlandung in der SBZ - 1961

Zehn Tage vor dem Bau der Berliner Mauer und der damit endgültigen deutsch/deutschen Teilung wurde die Demarkationslinie der damalig "sowjetische besetzten Zone" (SBZ) durch Einflug und die anschließende Landung in Letzlingen (Kreis Gardelegen) des Akaflieg Bergfalken D-2007 (Pilot: Burghard Zelter) verletzt. Dies geschah natürlich nicht unbemerkt. In den Unterlagen der Akaflieg aus dieser Zeit findet man dazu zwei Schriftstücke:

# Der niedersächsische Minister für Wirtschaft und Verkehr schrieb am 8.August 1961:

".... Der obengenannte Student Burghardt Zelter ist am 3.8.1961 mit dem Segelflugzeug D-2007 nach einem Start in Ehlershausen Krs. Burgdorf in die sowjetische Besatzungszone eingeflogen. Herr Zelter war zu einem Zielflug nach Königslutter/Elm abgefertigt. Da das Segelflugzeug dort nicht eintraf, wurde über die Flugsicherungs-Leitstelle Hannover die Luftnotstufe 3 ausgelöst.

In Anbetracht der bekannten politischen Verhältnisse besteht in jedem Verletzungsfall ein dringendes öffentliches Interesse an der Klärung...."

# und forderte den Piloten zu einer Stellungnahme auf.

# Aus der Stellungnahme vom 21. August 1961:

"...Zum Abschluß des Lehrgangs in Ehlershausen sollte ich den Bergfalken II (....) nach Braunschweig fliegen. Der Start erfolgte 13.04 Uhr in Ehlershausen mit 340 m Ausklinkhöhe. In der ersten halben Stunde konnte ich fast keine Höhe gewinnen, war aber schon bis über Wathlingen durch den starken Wind versetzt worden. Als ich endlich in 1450 m Höhe an der Basis war, versuchte ich mich zu orientieren. Infolge schlechten Wetters konnte ich nicht nach Süden zur Autobahn fliegen. Ich flog deshalb nach Osten, um anschließend an der B 4 nach Süden zu fliegen. Da ich die B 4 nicht finden

konnte, flog ich direkt nach Süden, um an die Autobahn zu kommen, dies gelang mir jedoch nicht mehr, da ich keine Thermik mehr fand. Daß ich mich schon in der sowjetisch besetzten Zone befand, erfuhr ich erst nach der Landung. Meine Freilassung erfolgte am 4.8.61. Das Segelflugzeug wurde am 18.8.61 um 16 Uhr in Marienborn unbeschädigt ausgeliefert."

Es folgten fast 30 Jahre lang Ängste der Segelflieger (West) den Luftraum und das Hoheitsgebiet der DDR zu "verletzen". Später dann war die Landung in der "Zone" eine häufig recht kostspielige Angelegenheit. Das betroffene Segelflugzeug wurde i.d.R. zwar unbeschädigt ausgeliefert -der Pilot wohl auch-, jedoch war häufig eine vierstellige Summe in "West-Geld" zur Auslösung fällig.

### Die andere Seite

Auf der "anderen Seite" war der Einflug in den Luftraum der "BRD" eine schwere Straftat (Republikflucht). Am 26.6.79 berichete u.a. der Berliner Tagesspiegel:

Diese Republikflucht durch die Luft hatte mit

### DER TAGESSPIEGEL

# Mit Segelflugzeug aus der DDR nach West-Berlin geflüchtet

Berlin (dpa). Ein Segelflugzeug aus der DDR ist am Sonntag in West-Berlin auf dem britischen Militärflugplatz Gatow gelandet. Einzelheiten über die Landung und die Personalien des Mannes wurden von der britischen Militärregierung nicht mitgeteilt. Der Pilot wurde in das Aufnahmelager Marienfelde gebracht. Das Segelflugzeug befindet sich in Gewahrsam der Briten und soll nach Angaben eines Sprechers später zurückgegeben werden.

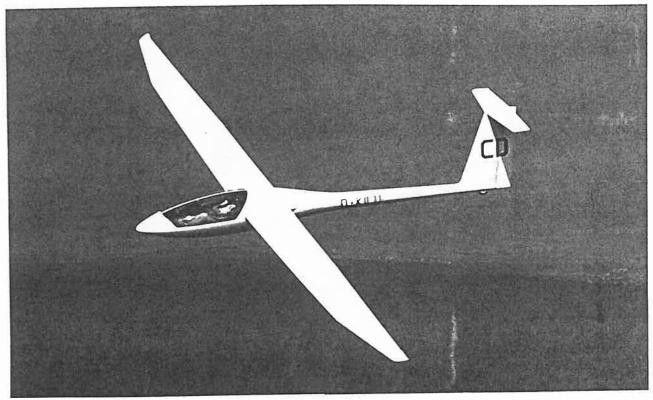
dem Start auf dem Segelflugplatz Saarmund bei Michendorf begonnen. Es handelte sich um ein Segelflugzeug vom Typ Pirat aus polnischer Produktion. Der Vorfall führte zur völligen Schließung des Platzes bis zur Wende.

# Projekte II - B13 - Seit zwei Jahren flügge

Einigermaßen stolz konnten wir im letzten Jahresbericht vom erfolgreichen Erstflug unserer B13 am 2. März 1991 in Strausberg berichten. 7 Jahre Bau- und Entwicklungsphase lagen hinter uns, das Ergebnis von vielen tausend Baustunden war endlich greifbar - kurzum, die viele Mühe hatte sich gelohnt, wir waren froh und erleichtert.

Seitdem sind nun zwei Jahre vergangen, in denen die B13 viel in der Luft, aber auch lange Zeit in der Werkstatt war.

Unser "Dickschiff" hat inzwischen rund 110 Flugstunden hinter sich, wobei 119 Starts durchgeführt wurden, davon 91 im F-Schlepp und 28 an der Winde. Ein großer Teil der



Mit dem Jungfernflug unseres Offene-Klasse-Doppelsitzers mit Hilfsantrieb hatte das Projekt B13 den langersehnten Höhepunkt gefunden, allerdings noch nicht den endgültigen Abschluß. Zum einen fand der Erstflug ohne die in der Rumpfspitze vorgesehene Antriebseinheit statt, zum anderen erinnere man sich, daß der Transport der B13 nach Strausberg in zwei (!) Hängern vonstatten gegangen war. Obwohl Provisorien in der Akaflieg bekanntlich ein recht langes Leben beschieden ist, schien uns das dann doch nicht als endgültige Lösung geeignet. Zudem galt es nun, alle für eine Einzelstückzulassung erforderlichen Nachweise im Rahmen der sich dann anschließenden Flugerprobung zu erbringen.

Flugerprobung auf dem Weg zur Einzelstückzulassung konnte auf den letzten beiden Idaflieg-Sommertreffen in Aalen-Elchingen durchgeführt werden. Schon das Erfliegen des normalen "Zacher"-Programms, das die Grundlage zur Bewertung der Flugeigenschaften darstellt, deckt einen Teil der von der Bauvorschrift JAR-22 geforderten Nachweise ab. Dazu gehören z.B. das Messen der 45-Kurvenwechselzeiten (4,8 - 5,1 s bei 110 km/h) sowie das Erfliegen der Überziehgeschwindigkeiten (80 km/h in Wölbklappenstellung 0 bei einer Flugmasse von 754 kg).

Darüber hinaus konnte in Aalen mit Hilfe der DLR auch die Trudelerprobung vollständig durchgeführt werden. Dabei traten glücklicherweise keinerlei Besonderheiten auf. Das Trudeln ist in allen Kombinationen von Zuladung, Schwerpunktlage und Klappenstellung mit der Standardprozedur beendbar.

Auch bei allen anderen Gelegenheiten erwiesen sich die Flugeigenschaften der B13 als recht gutmütig. Die Abstimmung der einzelnen Ruder ist recht gut gelungen, wenn einen auch die Ruderkräfte nicht vergessen lassen, daß man einen "Doppelkoffer" bewegt.

lich ist die späte Wirksamkeit der Klappenstellung -2 (Vorteile erst ab 195 km/h), was wahrscheinlich auf einen zu geringen Einstellwinkel hindeutet.

Natürlich hat die Flugerprobung auch einige kleinere Schwächen aufgedeckt, so daß uns in den Wintermonaten in der Werkstatt nicht langweilig wurde. Meist handelte es sich nur um Kleinigkeiten und die Verbesserung von Details, aber gerade da steckt der Teufel ja bekanntlich drin.



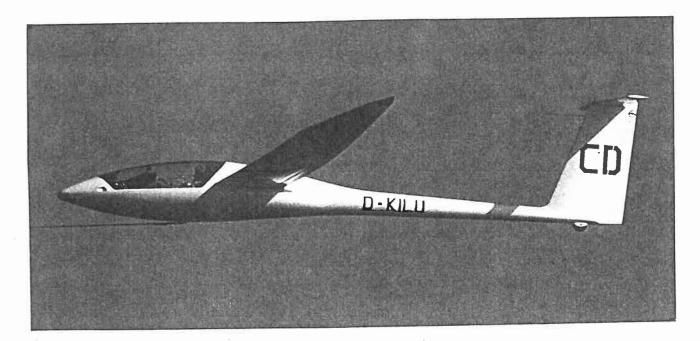
Als unzureichend stellte sich allerdings die Bremsklappenwirksamkeit heraus, so daß wir beim letzten Idaflieg-Treffen mit acht verschiedenen Bremsklappen-Konfigurationen nach der maximalen Sinkrate forschten. Tatsächlich ließen sich ohne Veränderung der Geometrie Verbesserungen bis zu 50% erzielen. Dazu wurde der Spalt zwischen den zwei Bremsklappenblechen der doppelstöckigen Schempp-Hirth-Bremsklappe zur Flügeloberseite hin verschoben, die Bleche selbst wurden mit Löchern bestimmter Größe und Lage versehen. Hier ist sicher die endgültige Lösung noch nicht gefunden, es bieten sich viele Ansätze, um in Zukunft weiterzuforschen.

Darüber hinaus bot sich auf dem Sommertreffen die Möglichkeit, die Polare unserer B13 zu vermessen. Das Ergebnis wurde auf dem Wintertreffen '93 in Erlangen vorgestellt. Demnach liegt das beste Gleiten etwas über 46, das geringste Sinken etwa bei 0,57 m/s. Erstaun-

Dazu zählen geringfügige Modifikationen in der Steuerung und im Cockpitbereich sowie der aerodynamische Feinschliff, also das Abdichten der Ruderspalte, Positionieren des Zackenbandes, und, und, und...

Größere Arbeiten bescherte uns einerseits natürlich der Bau eines Hängers von aufsehenerregenden Ausmaßen, andererseits auch das nach dem Erstflug noch ausstehende Rumpf-Finish sowie die Ausgestaltung des Cockpits. Das breite Grinsen der B13 auf den Erstflugfotos ist nämlich ausnahmsweise kein Gag unsererseits, sondern kam ganz einfach durch einen Streifen von unlackiertem Kohlegewebe zustande.

Ein Großteil der Arbeit floß zudem in die Fertigstellung des Antriebssystems, das sich nun kurz vor der Einsatzreife befindet. Gefrickelt wurde dabei vor allem an der Kühlluftzufuhr



sowie an Brandschott, Wärmedämmung und Abgasführung. Einige Probleme sind derzeit noch im Hinblick auf die Nasenklappenmimik zu erwarten.

Nach Abschluß dieser Bauphase hoffen wir, endlich die Flugerprobung mit Motor beginnen zu können. Bei der motorlosen Flugerprobung stellt der noch ausstehende Standschwingversuch die größte Hürde dar. Ohne ihn ist die Höchstgeschwindigkeit vorläufig auf 220 km/h begrenzt, so daß z.B. auch der 30-Sturz nicht erflogen werden kann. Für das diesjährige Idaflieg-Treffen sind hier aber vorbereitende Versuche geplant. Wie schon bei der Verbesserung der Sinkrate in Landekonfiguration sollen wieder verschiedene Bremsklappenbleche eingesetzt werden, um auch bei hohen Geschwindigkeiten zu erforschen, in welche Richtung Bremsklappenmodifikationen wirksam sind.

Den Piloten hat die B13 bisher recht viel Spaß bereitet. Eine kurze Eingewöhnungsphase ist wegen der außermittigen Sitzposition zwar erforderlich, dann allerdings macht die direkte Kommunikation im Cockpit zusammen mit den angenehmen Flugeigenschaften und -leistungen die Probleme durch die ungewöhnlichen Sichtverhältnisse allemal wett.

Frank Urzynicok

# BILD 70 ល GESCHWINDIGKEITSPOLAREN DER FLUGMASSE=RUESTMASSE+180KG= GEMESSEN AM 18-20.08.1992 IN AALEN-ELCHINGEN IDAFLIEG 88 98 B-13 , D-KILU 765KG, G/S=396 N/M\*M 9 20 130 160 VCAS 180

### Projekte III - Neue Winde

Seit nunmehr zehn Jahren verfolgt die Akaflieg Berlin parallel zum Flugzeugprojekt B13 den Bau einer neuen Schleppwinde. Die in unserem letzten Jahresbericht (1989-90) geäußerte und seinerzeit berechtigte Hoffnung, daß zunehmend Arbeitskraft von dem allmählich vollendeten Projekt B13 zum Projekt Schleppwinde verlagert würde, hat sich in dieser Form nicht ganz erfüllt. Dies hatte hauptsächlich einen Grund: die zur Zeit geringe Gruppenstärke.

das Motoröl derart mit Diesel verdünnt, daß die Viskokupplung des Axiallüfters ausfiel; Folge: 150 km

Fahrtstrecke in 24 Stunden, dabei maximale Motorlaufzeit am Stück 5 Minuten!

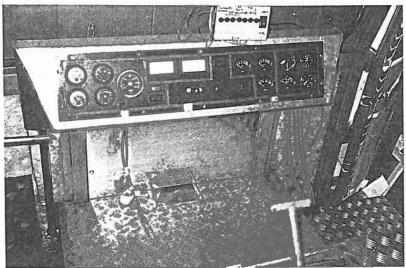
Die Hauptarbeiten an der Winde wurden im Rahmen von drei Praktika durchgeführt, die in Absprache mit dem Praktikantenamt der TU stattfanden. Hierbei wurde besonders die



Dieser Bericht knüpft an den letzten Jahresbericht an, in dem das Umsetzen der Windeneinheit auf das Tatra-Fahrgestell in Wort angekündigt und in Bild bereits dokumentiert wurde. Dies geschah im Frühjahr 1991. Anschließend wurde die Gesamteinheit fahrfähig gemacht und zum Alt-Herren-Treffen '91 nach Ehlershausen überführt. Durch 15-jährige Unterlassung von Wartungsarbeiten durch den Vorbesitzer des Tatras, der NVA, stellten sich bei der Rückfahrt von Ehlershausen Motorkühlungsprobleme ein. Durch gelockerte Einspritzleitungen im Zylinderkopf wurde

elektropneumatische Steuerung theoretisch überarbeitet und praktisch ausgeführt. Diese Pneumatik gliedert sich in das automatische Einlegen der Gänge (Seiltrommel links/ Seiltrommel rechts) sowie das Abbremsen der Seiltrommeln zu Beginn und Ende des Schlepps und beim Seilausziehen.

Zum Abschluß des dritten Praktikums konnten sämtliche Funktionen über eine provisorische Schaltkonsole betätigt und die Funktionsfähigkeit der Antriebseinheit ausgetestet werden. Das heißt: Die Trommeln



Blick auf das Instrumentenbrett

drehen sich - endlich! - unter Motorkraft und können gezielt abgebremst werden.

Darauf aufbauend wurde die nun hoffentlich endgültige Mittelkonsole mit den Bedienelementen gefertigt. Weitere Arbeiten waren u.a.: Kühlung der Druckluft auf unter 80°C von der maximalen Abgabetemperatur des Kompressors mit 130°C; Verlegen der Elektrik für die elektropneumatischen Steuerventile und die Drucksensoren; zwei Versionen der Aufhängung der beiden Hauptbremszylinder - die zweite Version funktioniert !- Vervollständigung des Fahrerhauses (Dachscheiben, Tür-

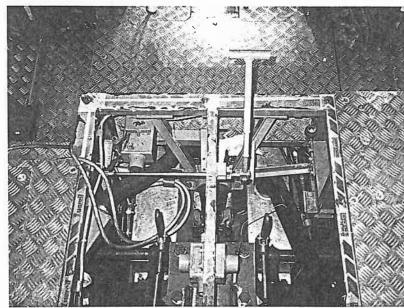
verriegelung); Trommelkapselung; Anbinden der Elektrik des Tatra an die Winde; Reparatur der Tatra-Motorkühlung nach vorheriger Jagd auf Ersatzteile. Mit anderen Worten: Viele wichtige kleine Sachen, ohne daß sich deshalb der funktionelle Gesamtzusammenhang i sichtbar geschlossen hat!

Unsere Prognose für die kommenden zwei Jahre: unmittelbare Abhängigkeit vom Projekt Pritzwalk-Kammermark und deutliche Verschlechterung der Bausituation durch angekündigten Verlust der Windenwerkstatt in den Räumen der TU und Verlagerung des Windenbaus nach Pritzwalk-Kammermark ab Ende '93. Ein Fertigstellungstermin kann somit noch immer nicht festgelegt werden-

große Überraschungen technischer Art sind aber wohl nicht mehr zu erwarten!

Rainer Paulke

Holm Friedrich



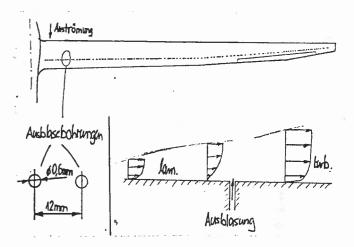
Unter dem Führerhaus

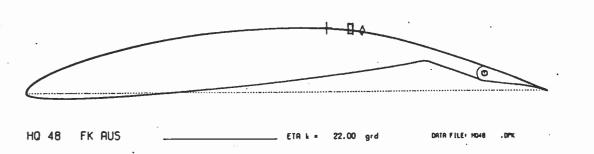
### Wissenschaft - Piezofolie

# Schwingende Piezofolien als Turbulator?

Parallel zum Bau der B 13 wurde in der Akaflieg Berlin auch über ein Flugzeug-Nachfolgeprojekt nachgedacht. Ein Projekt, das über längere Zeit immer wieder aufgegriffen wurde, war der Entwurf von Uli Horn für ein einsitziges Flächenklappensegelflugzeug mit 15 Meter Spannweite. Ein entscheidender Teil dieses Projekts war die Neuentwicklung eines Flächenklappenprofils, das im Zustand mit ausgefahrenderr Klappe gegenüber mit koneventionellen Profilen ausgerüsteten Flugzeugen für mindestens ebenbürtige Steigleistungen sorgen sollte. Bei den bis heute letzten Vermessungen dieses HQ 48 (wg. der Vorschläge von K.H.Horstmann und A.Quast, DLR Braunschweig) genannten Profils wurde versucht, durch Variation der Oberflächenkontur im Klappenbereich die Profilsteigzahl auf den gewünschten Wert zu erhöhen. Dabei trat an der Profiloberseite eine deutliche Ablöseblase auf. Um deren unerwünschten Zusatzwiderstand zu vermeiden, wurde ein Turbulator (Zickzackband) auf die Profiloberfläche geklebt. Die folgende Abbildung zeigt das Profil mit 3 verschiedenen Turbulatorpositionen.

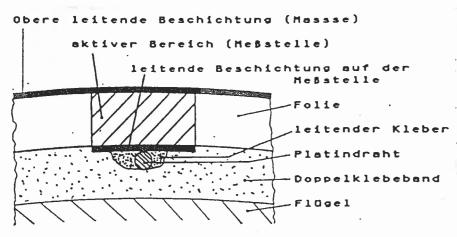
len, sozusagen verschiebbaren Turbulator nachzudenken, mit dem generell dem Auftreten wandernder laminarer Ablösungen begegnet werden könnte. Der sollte natürlich besonders einfach sein, weshalb Ideen wie mechanische Verschiebung von Stolperdrähten oder anderen Hindernissen sofort ausschieden. Eine Möglichkeit ist die Anbringung mehrerer, in Spannweitenrichtung angeordneter Reihen von Löchern; durch die





Es zeigte sich bei einigen Versuchen, daß die optimale Stelle des Turbulators für verschiedene Anstellwinkel deutlich wanderte. Diese Erkenntnis war nicht prinzipiell neu, wurde aber zum Anstoß für uns, über einen variabLuft ausgeblasen wird. Diese Blasturbulatoren, 1981 von Horstmann und Quast entwikkelt, werden als einreihige Ausführungen schoninmehreren Flugzeugtypen verwendet.

Die Aussicht, tausende Löcher von 0,6 mm Durchmesser in die Profilschale zu bohren, war aber etwas unattraktiv. Sehr schnell fiel uns zum Glück die am Institut für Luft- und Raumfahrt an der TU Berlin als Sensor verwendete piezoelektrische Folie ein, die, so unsere Vorstellung, als flächiger Turbulator eingesetzt werden könnte. Diese Folie besteht aus einer beidseitig metallisch beschichteten Kunststoffolie mit piezoelektrischen Eigenschaften (elektrische Spannung erzeugt Ver-



Aufbau eines Piezosensors

formung, Zusammendrücken erzeugt elektrische Spannung). Diese Folie ist in Dicken von 9ym bis 1mm erhältlich. Eine örtlich begrenzte Anregung der Folie ist dadurch möglich, daß auf einer Seite die metallische Beschichtung bis auf einige Flecken, Streifen oder andere Muster entfernt wird und diese Muster verdrahtet werden.

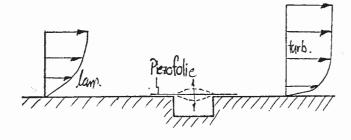
Innerhalb einer einsemestrigen projektbezogenen Lehrveranstaltung im Sommer '92 versuchten Karsten Koppel und ich, die Eignung der Piezofolie als Turbulator zu prüfen. Die Projektidee bestand darin, diese Folie flächig auf der Oberseite des Profils zu verkleben und örtlich begrenzt durch Anlegen einer Wechselspannung in Schwingung zu versetzen. Der flächigen Verklebung wegen dürfte die Auslenkung der Folie hauptsächlich in Dickenrichtung auftreten. Durch die Auslenkung der Folie würde die über sie hinwegströmende Grenzschicht Druck- und Geschwindigkeitsschwankungen erfahren. Wie würde nun die Grenzschichtströmung auf die ihr aufgezwungenen Störungen reagieren? Gerade auf dem Gebiet der Turbulenzforschung gibt es bis heute noch sehr viele offene Fragen, so daß

sich zum Beispiel der laminar-turbulente Umschlag einer einwandfreien, vollständigen Berechnung entzieht. Für den Fall einer im wesentlichen zweidimensionalen, annähernd ebenen Strömung aber kann die lineare Stabilitätstheorie als brauchbarer Ausgangspunkt für die Betrachtung des Umschlags laminarturbulent angesehen werden, ivorausgesetzt, es werden nur kleine Störungen betrachtet. Für solche kleinen, wellenförmig der Grundströmung überlagerten Störungen gibt es nach

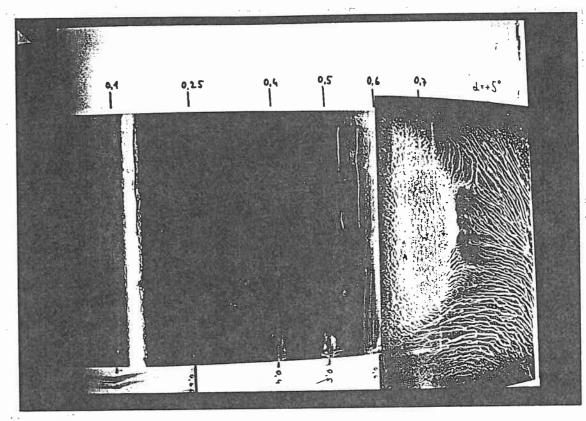
der linearen Stabilitätstheorie Bereiche, in denen diese Störungen angefacht werden und so die Strömung turbulent wird. Ein wichtiger Faktor dabei ist die Frequenz der Störungen.

Das Rezept für einen Piezofolienturbulator sah zu Beginn unserer Untersuchungen so aus: Man nehme ein Stück Piezofolie, entferne auf einer Seite die metallische Beschich-

tung bis auf einige Streifen, verdrahte diese Streifen, klebe die ganze Folie auf die Profiloberseite und lasse sie im Bereich des jeweils benötigten Streifens mit der passenden kritischen Frequenz (durch Anlegen einer Wechselspannung) schwingen, um die Strömung turbulent zu machen. Die Frage war nur, ob die Auslenkung der Folie ausreichen würde.



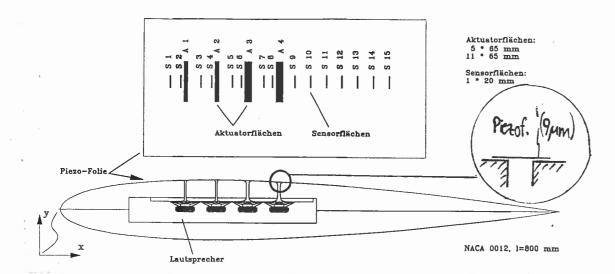
Nach Vorversuchen, in denen wir die akustische Leistung einiger aufgeklebter Fo-



lienstücke testeten, wurde unsere Vermutung bestätigt, daß Folienstücke, flächig aufgeklebt, bei gleicher Eingangsleistung deutlich weniger Lautstärke (etwa 10 dB) als frei über Nuten gespannte Schwingungsformen senkrecht zur Folienfläche, obwohl sie sich als einschichtige Membran theoretisch nur in sich selbst verformt. Die folgende Abbildung zeigt das Turbulatorkonzept mit Hilfe von Piezofolien.

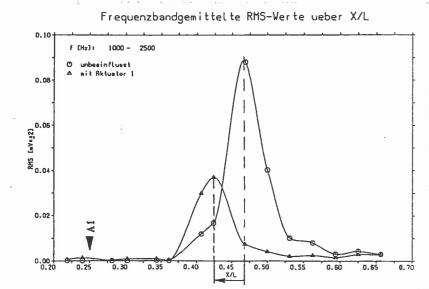
Nach den Vorversuchen nahmen wir unser HQ-48-Profilmodell (500mm Tiefe x 700mm Spannweite), versahen es mit zwei vor der Stelle der Ablöseblase liegenden Nuten (0,3mm x 3mm) quer zur Strömungsrichtung, bereiteten ein Piezo-Folienarray mit mehreren Erregerstreifen und Sensorpunkten vor und klebten diese Array auf das Profil. Wir hatten uns vorgenommen, das Folienarray auch zur Messung der Druckschwankungen in der Grenzschicht zu benutzen, um die Instabilitätsfrequenzen und die Transitionslage zu bestimmen. Leider hatten wir aber solche Probleme mit der Abschirmung der Meßleitungen, daß wir keine eindeutig zuordnungsfähigen Signale erzeugen konnten und von der Piezosensorik Abstand nahmen. Inzwischen war nämlich auch das Semesterende nähergerückt und es war höchste Zeit für die Windkanalversuche geworden. Zur Sichtbarmachung der Ablöseblase benutzten wir nun Anstrichbilder. Das Profilmodell befestigten wir in einem Freistrahlkanal.

Die dann folgenden Windkanalversuche verliefen in gewisser Hinsicht erfolglos. Es gelang uns nämlich nicht, einen Einfluß der Piezofolie, ob schwingend oder nicht, auf das Verhalten der Grenzschichtströmung festzustellen. Dies, obwohl wir durch Hintereinanderschaltung mehrerer Trafos Wechselspannungen von 600 V an die Folie legten und die Folie im Frequenzbereich von 200Hz - 2kH anregten. Diese Frequenzen waren trotz des Windkanalgeräusches (u=20m/s, Re=700000) deutlich hörbar. Sehr schön konnte auch die Ablöseblase beobachtet werden sowie deren verschwinden bei Verwendung eines Stolperdrahts. Als Schlußfolgerung aus diesen Versuchen vermuteten wir, daß die Steifigkeit des Folienaufbaus über den Nuten zu groß war, um genügend große Auslenkungen zuzulassen. Zur Befestigung der Folie auf dem Profil hatten wir nämlich eine doppelseitig klebende Folie verwendet, die zusammen mit der verwendeten Piezofolie (40ym) mit etwa 0,1mm zu dick war. Mangelnde Zeit erlaubte es uns leider nicht, ein neues Folienarray zu testen.



Mehr Erfolg als wir hatte Martin Baumann, der etwa zur gleichen Zeit an einem Versuchsaufbau, bestehend aus einem NACA0012-Profil mit in die Oberfläche gefrästen Schlitzen (2-4mm) und darübergespannter 9ym-Piezofolie experimentierte.

Auf unsere Bitte untersuchte er die Vorverlagerung des laminar-turbulenten Umschlags und konnte tatsächlich eine Verschiebung der Transition um einige Prozent nach vorn durch Piezofolieneinfluß erzielen. Dieser Erfolg mit der wesentlich dünneren Gesamt-Foliendicke bestätigte die Schlußfolgerungen unserer Versuche.



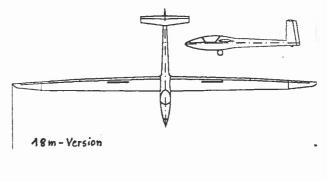
Erzwungene Transition mit Sinus 1750 Hz an Aktuator 1 ( $U_{\infty} = 35,6 \quad m/s; \quad \alpha = 0^{\circ}$ )

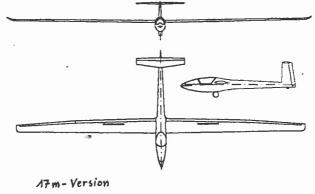
Zur Zeit werden von einem Akaflieger Piezofolienaktuatoren und deren Einfluß auf eine Grenzschichtströmung weiter untersucht. Dabei kommen auch mehrschichtige Varianten zum Einsatz, die ähnlich wie ein Bimetallelement eine Verbiegung der Folie von sich aus erzeugen sollen.

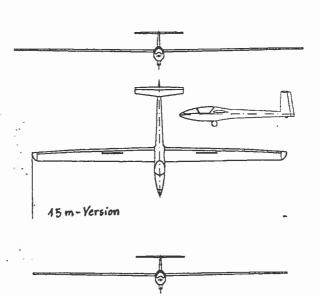
Markus Wagner

# Spannweitenänderung am Kestrel 17

Nachdem die Gruppe im Sommer '90 den Kestrel vom Institut für Luft- und Raumfahrt erhalten hatte, wurde dieser nach einer erneuten Zulassung in den Gruppenbetrieb eingefügt. Das Flugzeug konnte als Wölbklappen-Einsitzer die bestehende Lücke im Flugzeugpark ausfüllen und wurde wegen seiner guten Leistungen kombiniert mit angenehmen Flugeigenschaften bald zu einem beliebten Gerät.





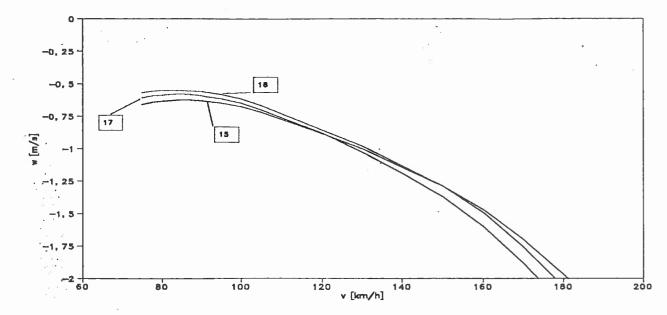


Doch ergaben sich nun natürlich auch Nachteile im Überlandflugbetrieb, denn als 17 Meter-Flugzeug-Pilot mußte man in der Offenen Klasse antreten, in der der betagte Kestrel nicht konkurrenzfähig ist. Auch in der neuen 18 Meter-Klasse würde man sich mit dem Flugzeug nicht sehr wohl fühlen können, so daß bald an eine grundsätzliche Änderung des Kestrel gedacht wurde. Auch durch die Möglichkeit angeregt, ein eigenes Erprobungsflugzeug für diverse aerodynamische und Strukturexperimente in der Gruppe zu haben, führten Überlegungen nach überschlägigen Rechnungen zu der Idee, die Spannweite des Kestrel variabel zu gestalten.

Der Flügel sollte zunächst auf jeder Seite um einen Meter auf eine Spannweite von 15 Metern gekürzt werden, um so in der Rennklasse mitfliegen zu können. Nach Schaffung einer Trennstelle im Randbogenbereich der 15 Meter-Version könnte dann ein Ansteckohr die Spannweite auf 18 Meter erhöhen und damit bessere Chancen im 18 Meter-Klassen-Wettbewerb ermöglichen.

Weiterhin waren somit die Grundgedanken zwar nicht für die B14 aber für ein kleines Nachfolgeprojekt der B13, um sowohl wissenschaftliches wie technisches Know-How in der Gruppe zu erhalten, festgelegt. Außerdem könnte dieses Vorhaben durchgeführt werden, ohne mit den Projekten Pritzwalk und Neue Winde um zu viel der knapp gewordenen Arbeitskapazitäten konkurrieren zu müssen, denn der technische Aufwand ist kalkulierbar und verhältnismäßig gering. Zwar war besonders anfangs viel gruppeninterne Überzeugungsarbeit zu leisten, doch wurde schließlich auch der letzte Zauderer für die Idee gewonnen. Auch machen sich nun schon einige Gruppenmitglieder Gedanken zu Versuchsanbauten zur Wingleterprobung an der Flügeltrennstelle. Im vergangenen Winter wurden dann mit der Projektanmeldung beim Luftfahrtbundesamt und der Auslösung der Diplomarbeit, die die theoretischen Grundlagen wie Entwurf, Leistungs- und Nachweisrechnung erledigt, Tatsachen geschaffen.

Ausgehend von den Musterunterlagen des Kestrelflügels von 1968 werden in der Arbeit auch die Lastannahmen für die beiden Konfigurationen aufgestellt und die resultierenden Schnittlasten mit denselben verglichen. Dabei werden gleichzeitig -aufbauend auf diverse Fortran-Dateien der Akaflieg-Programmfamilie- neue Programme erstellt, die eine komplette Lastenrechnung sowohl nach den alten Lufttüchtigkeitsforderungen für Segelflugzeuge oder den neueren Ausgaben der JAR 22 erlaubt. Insbesondere wurden Schnittstellen zwischen den einzelnen Multhopp- und Flügeldimensionierungs-Programmen geschaffen, so daß eine spätere Zulassungsrechnung der B14 sehr komfortabel auf einem Kleinrechner durchgeführt werden kann.



Zwar ist die Diplomarbeit zur Zeit des Redaktionsschlusses noch nicht beendet, doch es läßt sich neben technischen Daten und den Ergebnissen der Leistungsabschätzung schon jetzt mitteilen, daß der Kestrelflügel ohne größere Strukturveränderung auch 18 Meter Spannweite verträgt. So soll bereits diesen Sommer mit den vorbereitenden Arbeiten begonnen werden, so daß der neue Kestrel in beiden Konfigurationen bereits im Frühjahr in Pritzwalk fliegen kann.

Peter Grundhoff

	Kestrel 17	Kestel 15	Kestrel 18
Rüstmasse (kg)	284,4	278,0	286,2
max.Abflugmasse (kg)	400	400	440
Flügelmasse (kg)	151,6	145,0	153,4
Rumpflänge (m)	6,72	6,72	6,72
Spannweite (m)	17	15	18
Streckung (-)	25	21	28
Flache (m)	11,58	10,65	11,60
min.Flächenbelastung(kg/m)	31,3	33,5	31,6
max.Flächenbelastung (kg/m)	34,5	37,5	38,0
mittlere Profiltiefe (m)	. 89'0	0,71	0,64
Knickstelle (-)	0,59		0,55/0,81
Knickzuspitzung (-)	0,78	0,78	0,78/0,54
Zuspitzung (-)	0,45	0,52	0,23
Verwindung (*)	0	0	0
rel.Querruderspannweite (-)	66,0	0,31	66,0
Profil innen/außen (-)	FX67K170/17-	FX67K170/17-	FX67K170/17-
	150/17	150/17	150/17

39

Quellweg 28 1000 Berlin 13

Beratung und Schulung

Anwendungs- und Anpassungs-

Dienstleistungen

SectorCon

# Ingenieurgesellschaft für System- und Softwaretechnik mbH

# Die SectorCon Ingenieurgesellschaft für System- und Softwaretechnik mbH beschäftigt sich mit der Analyse, Projektierung und Realisierung von DV-Konzepten im technisch-wissenschaftlichen und technisch-administrativen Aufgabenbereich.

für

die

Informationsverarbeitung

Aufgaben Projektmanagement Systemanalyse Organisationsberatung Einführung Erarbeitung

Entwurf und Realisierung komplexer Anwendungen unter Verwendung leistungsfähiger Datenbank- und Grafiksysteme und Weiterentwicklung innovativer Softwaresysteme sowie Anwendungskonzepte

Installation und Unterstützung während der Einführungsphase Datenbanktechnologien mit CAD/CAE

Telefon ( 030 ) - 382 68 04 Telefax ( 030 ) - 382 65 14

# ILA - Internationale Luftfahrtausstellung Berlin 1992

### Von der DELA '32 zur ILA '92

Nach vielen Jahren wieder eine internationale Luftfahrtausstellung in Berlin, der mittlerweile zusammenwachsenden Stadt. War es denkbar, daß diese Veranstaltung ohne die Teil-Fliegergruppen nahme akademischer stattfinden kann?!

Im Jahr 1932 war die Akaflieg Berlin auf der DELA (Deutsche Luftfahrt-Ausstellung) in Berlin mit der "A.B.4" (Volksflugzeug) vertreten. 60 Jahre später wurde auf der ILA die B13 präsentiert.

Die kurzfristige Organisation funktionierte gut und am 15. Juni '92 konnte die B13 auf dem gemeinsamen Stand mit der "idaflieg" aufgerüstet werden. Veranstaltungsort war das Gelände südlich des Flughafens Berlin-Schönefeld.

Eine Luftfahrtausstellung dient in erster Linie der Präsentation und Aquisition von Fluggerät und Zubehör vielfältiger Art. Die Luftfahrtindustrie muß ihre Produkte verkaufen und nach Ende der Ausstellung sollten die Auftragsbücher gefüllt sein.

Was nun veranlaßt eine akademische Fliegergruppe auf der ILA auszustellen?! Die Akaflieg Berlin nutzte die Gelegenheit um sich vor Ort, in ihrer Heimatstadt, zu zeigen. Es waren keine wirtschaftlichen Beweggründe - Ziel war es nicht, das Projekt B13 zu vermarkten.

Es sollte die Idee "verkauft" werden, man wollte zeigen was Studenten, zukünftige Ingenieure, in oft Jahrelanger Arbeit in vielen Arbeitsstunden geleistet haben.

Im Endergebnis ist es durchaus gelungen inmitten dieser Ausstellung (im wahrsten Sinne des Wortes: der Stellplatz auf dem Freigelände befand sich an exponierter Stelle zwischen den großen Ausstellungsbereichen im Osten und Westen) auf sich aufmerksam zu machen. Sowohl das Fachpublikum wie auch die breite Öffentlichkeit hat Interesse gezeigt. Großen Anklang hat neben dem Ausstellungsstück B13 auch die zur ILA eigens angefertigte Broschüre gefunden.

Schmidt/Wefeld

# DELA 1932 - Das Volksflugzeug "A.B.4." der Akaflieg Berlin

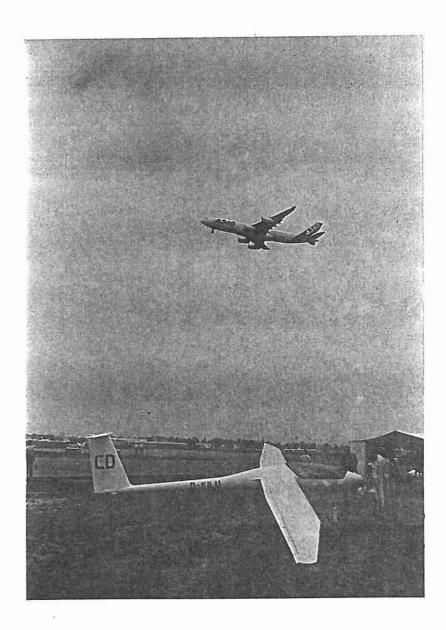


Der Blick in die Berliner Ausstellungshalle zeigt, daß die DELA 1932 vor allem eine Leistungsschau des deutschen Leichtflugzeugbaus war Fotos (2): Archiv Karl Vey



# ILA 1992 - Das Hochleistungssegelflugzeug "B13" der Akaflieg Berlin





# Ausbildung in der Akaflieg Berlin 1991/92

So nebenbei leisten die Fluglehrer einen beträchtlichen nicht durch Baustunden zu honorierten Beitrag zur Entwicklung der Akaflieg. Das sollte an dieser Stelle mal ausdrücklich mit einem großen "Dankeschön" erwähnt werden.

Die Ausbildung ist entsprechend den Ausbildungsvorschriften in mehrere Abschnitte gegliedert:

• 1.Ausbildungsabschnitt

Beherrschen des Flugzeugs, Ziel: Alleinflug

• 2. Ausbildungsabschnitt

Taktisches Fliegen, Ziel: Umschulung auf Einsitzer und Thermikfliegen

• 3. Ausbildungsabschnitt

Navigatorische Einweisung, Ziel: Überlandflug

Danach erfolgt die theoretische und praktische Prüfung mit dem Erwerb des PPL-C.

Auch hier hat sich nach der Wende einiges getan. Valeska Leutz und Matthias Schubert waren unsere letzten Flugschüler, die noch die theoretische Prüfung in Braunschweig abgelegt haben, (die praktische Prüfung war in Bad Gandersheim). Alex Volz und Dieter Markfort waren die ersten Berliner überhaupt, die am 9.12.91 in Berlin die theoretische Prüfung absolvieren konnten. Ihnen folgten Anfang 1992 Shibani Bose, Michael Rottberger und Helmut Schmidt (Praktische Prüfung in Kyritz).

Nach wie vor erfolgt die praktische Ausbildung im Land Niedersachsen, aber es war mit Zustimmung der beiden Landesregierungen auch schon beschränkt die Ausbildung in Brandenburg möglich.

Im Herbst '91 waren Frank Urzynicok und Gregor Bremer zum Fluglehrer-Lehrgang in Uetersen und im April '92 konnte Gerhard Adelhoefer an dem von Achim Leutz initiierten Fluglehrer-Lehrgang für die Landesverbände Berlin und Brandenburg in Bad Pyrmont teilnehmen. Peter Grundhoff und Achim wirkten von der Akaflieg als Ausbilder mit und unser AH Dr.Gerd Hefer kam zum ersten Mal als Prüfer für Fluglehreranwärter zum Einsatz. Leider konnte erst Gregor seine Pflichtausbildung unter Aufsicht abschließen. Grundist u.a. die Fluktuation der Flugschüler.

Ebenfalls zur Ausbildung gehören die BZF-Kurse, die unter der Leitung von Rainer Selle für den gesamten Landesverband Berlin angeboten werden, die aber auch regen Zulauf von Mitgliedern des Luftsportlandesverbands Brandenburg haben. Das trifft übrigens auch für den PPL-C Theorie-Unterricht zu, der nach wie vor von Achim in seiner Eigenschaft als Landesausbildungsleiter organisiert wird.

Die beiden sind übrigens auch im Prüfungswesen aktiv, so sind sie Luftfahrtsachverständige und Mitglieder im Prüfungsrat, allerdings Rainer in dem für Berlin und Achim in dem für Brandenburg.

### Frühjahrslager

Wieder jeweils zu Saisonbeginn im Frühjahr 1991 und 1992 fand ein Frühjahrslager in Ehlershausen statt. Hier bot sich besonders den neuen Mitgliedern (Anwärter) eine gute Gelegenheit den flugsportlichen Teil in der Akaflieg kennenzulernen. Aber auch für jeden Aktiven kann das Frühjahrslager ein guter und intensiver Einstieg in die Saison sein. Leider spielte nicht immer das Wetter mit, das Lager '91 war kalt und verregnet - einfach zu früh.

# Sommerlager 1991 - Bartholomä

Das Motto lautete: Kein Mensch weiß warum es die Akaflieg Berlin immer wieder an die gleichen Orte zieht. Wenn die Flugsaison beginnt, richtet sich die Aufmerksamkeit schon Richtung Sommer und damit taucht gleichzeitig die Frage auf - "Wohin fahren wir denn dieses Jahr ins Sommerlager?!" Jedem fällt irgendwas ein, Schweden, Dänemark, .... Doch dann kommt aus einer Ecke der entscheidende Spruch: "Weipertshofen find ich gut!" Und da ist es wieder das alte Problem. Nach und nach scheiden die exotischen Ideen aus, sei es aus organisatorischen oder finanziellen Gründen

Aber Weipertshofen? Ach nee, da waren wir schon zweimal. Wo waren wir denn erst einmal? Die Schwäbische Alb wäre ja schön. Tja, und da fällt jedem gleich Bartholomä ein. Da war die Akaflieg erst einmal. Außerdem hat Bartholomä noch den Vorteil, daß die Akaflieg Stuttgart auf diesem Platz ihr Zuhause hat. So war das Kontakteknüpfen nicht sonderlich schwer und wir konnten im Juli bei den Schwaben einfallen.

Die Stuttgarter stellten uns bereitwillig ihre große Unterkunft, ihren Teil der Flugzeughalle und die Winde zur Verfügung. Nur gutes Wetter=Überlandwetter hatten sie vergessen. Daher konnten nur an zwei Tagen Streckenflüge durchgeführt werden. An dem einen Tag mußte unterwegs abgebrochen werden, da der Wetterbericht sein Versprechen nicht einlöste. Der andere Tag endete für die meisten auf dem Acker, nur Frank war mit seinem umrundeten 500 km Dreieck am Abend mehr als zufrieden.

Auch die Flugschüler konnten nicht allzu viele Starts machen, dafür nahmen sie alle an einem "Seilrißlehrgang" teil. Es war nämlich gar nicht so einfach mit der recht starken Winde zu schleppen, so daß die eine oder andere Sollbruchstelle ihren Zweck erfüllte.

Außerdem war es auf dem kleinen Platz teilweise recht voll. In der ersten Woche waren drei Vereine da, in der zweiten Woche kamen noch die Akaflieger aus Esslingen dazu. Neben dem Segelflugbetrieb gab es auch noch einige Motorsegler, die zu einem stressigen Flugbetrieb beitrugen.

Spaß hat es trotzdem gemacht. Wenn wir uns schon beim Fliegen nicht richtig austoben konnten, haben wir genug andere Möglichkeiten gefunden. Da an einigen Tagen ganz neutralisiert werden mußte, lernten wir die Schwimmbäder in Heidenheim und Aalen kennen. Außerdem besichtigten wir einige Höhlen und wie es sich für Segelflieger gehört, auch Schempp-Hirt in Kirchheim.

Da gab es aber immer noch ein paar Akaflieger, die nicht voll ausgelastet waren. Sie wohnten in dem großen Raum unter dem Dach und lieferten sich jeden Abend heiße Kissenschlachten. Diese Kissenschlachten waren schon etwas besonderes. Sie dauerten meist mehrere Stunden und nicht selten flogen Schlafsäcke, Laken, Matratzen... aus dem Fenster.

Doch, es war ein schönes Sommerlager. Und ich wette, irgendwann zieht es die Gruppe wieder nach Bartholomä!

Valeska Leutz

# **Sommerlager 1992 - \*\*\***

Der treue Leser unserer Jahresberichte wird sich kaum noch wundern, wenn er hier nun erfährt, daß das Sommerlager des Jahres 1992 in \*\*\* stattgefunden hat. Tja, wenn denn alle Stricke reißen, die \*\*\*er Fliegerfreunde nehmen uns immer wieder gerne für 2 Wochen auf.

Kurzfristig angemeldet, konnte der Termin am Beginn der Semesterferien im Juli '92 gehalten werden. Diesmal aber sollte es ein ganz besonderes Sola in \*\*\* werden: die zumindestens segelflugtaugliche B 13 sollte mit dabei sein. Zuvor erfolgte noch die Windenschlepperprobung in Ehlershausen, denn bisher wurde nur im F-Schlepp gestartet. Erfolgreich erprobt, reihte sich also auch der monströse Hänger der B 13 in den Konvoi ein, der sich auf den Weg nach \*\*\* machte.

Der Ankunftstag war leider ein wenig verregnet, sodaß zunächst mit gedämpfter Freude die Zelte aufgeschlagen wurden. Bei der Gelegenheit konnte man in aller Ruhe den \*\*\*er Fliegerkameraden dabei zusehen, wie sie begannen eine neue Flugzeughalle zu bauen. Ansonsten war alles beim alten geblieben, nein - halt stop: sprach man noch vor 2 Jahren in \*\*\* davon eine neue Winde zu bauen, so stand sie in voller Größe und Schönheit auf dem Vorfeld. Respekt, respekt, es ist schon eine stolze Leistung innerhalb dieser Zeit eine Winde incl. Fahrgestell zu bauen. Leider kein Vorbild für Akaflieger - gut (schwer) Ding will Weile haben. Interessant an der Neukonstruktion der \*\*\*er war der Motor, welcher vom gleichen Typ ist, wie der in unserer hiesigen Winde. Und da unsere Fliegerfreunde aus \*\*\* unsere Windenfahrer auf der neuen Winde einweisen wollten, konnte man nun mal ein wenig das Gefühl spüren, das sich vielleicht auch beim Betrieb unserer riesigen neuen Winde einstellen wird. Es stellte sich die Frage, ob denn die B 13 mit der \*\*\*er-Winde auch ordentlich in die Luft gebracht werden kann. Sie konnte, soviel sei hier schon verraten.

Neben dem Flaggschiff, der B 13, waren der neue Twin (D-1877), die DG 100 (D-2770), der Kestrel (D-3094) und der Discus (D-4017) dabei. Von den Berliner Alten Herren war Achim Leutz mit LS 1 vertreten.

In die Zeit unseres Sommerlagers in \*\*\* fielen die hundsgemein heißen Tage des Sommers '92. Wie gut, das in unmittelbarer Nähe des Flugplatzes ein köstlich kühler See erreichbar war. So traf man ein einigen (aber wenigen) Tagen merkwürdig vorgebräunte Gestalten am Strand des Sees an; geübte Vojeure identifizierten die i.d.R. nur an Gesicht, Hals und Armen Gebräunten als Segelflieger. Verzichtete man auf ein Bad, so konnte man das Bergwerksmuseeum in Wasseralfingen besichtigen. Bei 30 Grad Celsius im Schatten hinein, Aufenthalt bei ca. 15 Grad und dann wieder hinaus in die Hitze. So mancher Kreislauf rächte sich kurzfristig dafür.

Wieder bei jedem Aufenthalt in \*\*\* schon fast zur Tradition geworden, veranstalteten wir am mittleren Wochenende unser Bergfest. Unser AH Dudenhausen spendierte sämtliche Getränke, konnte aber leider persönlich nicht mit dabei sein. Zu den Besuchern zählten Horst Remm, Familie Luz, Familie Schönleber, Familie Dörfler und Familie Rüpling sowie Franz Beil. Natürlich waren auch unsere Gastgeber mit dabei. Eine recht fidele Gesellschaft verzehrte ein auswertig gebratenes Schweinderl und feierte recht fröhlich in die Nacht hinein.

Nach so viel Hitze ließ es sich Petrus nicht nehmen seine allgewaltigen himmlischen Kräfte spielen zu lassen. Eines schönen Tages Abend, kurz vor Ende des Abendessens, nahte eine düstere Gewitterfront aus westlicher Richtung. Wird sie den einsamen, kleinen und idyllischen Platz in \*\*\* erreichen?! Gespannt setzten sich einige Mutige nach draußen und beobachteten das Herannahen der Naturgewalten. Wenn ich es selbst nicht hautnah miterlebt hätte, hätte ich es niemandem geglaubt. Mit urgewaltigen Windböen, Hagel und Regen - verbunden mit einem wahrhaft teuflischen Austausch der Energien am Firmament fegte das Unwetter über \*\*\* hinweg. Noch lange in die Nacht hinein konnte man das ferne Grollen vernehmen. Ein beeindruckendes Spektakel.

Wer an dieser Stelle immer noch nicht weiß, um welchen Flugplatz es sich hier handelt, der möge bitte für \*\*\* den nachfolgenden Ort einsetzen: Weipertshofen.

In der zweiten Woche waren wir dann nicht mehr allein mit den Weipertshofenern, die nun auch mit ihrem Sommerlager begonnen hatten. Eine Fliegergruppe aus Detmold reiste noch an. Trotz einiger kleiner Schwierigkeiten (Flugleitung, Windenfahrer und Küchenbenutzung) führten wir gemeinsam den Flugbetrieb durch.

Erwähnenswert ist auch der Pitty, Leppo oder Seilrückholwagen der Weipertshofener. Eine wahre Luxuskarosse (Stuttgarter Nobelmarke in einer Gelände-Jeep-Militär-Ausführung) - es war ein ganz besonderes Gefühl mit 40.000 Mark unterm Hintern die Seile auszuziehen.

Fast nostalgisch mutete es an, wenn man auf dem Straßenposten Oscht bzw. Wescht sitzen durfte (wer hier nicht weiß was gemeint ist, lese bitte im Jahresbericht 89/90 nach).

**Helmut Schmidt** 

### Hertellehrgang 1991/92

Blättert man in alten Unterlagen, so stößt man u.a. auf die Planung des ersten Hertel-Lehrgangs im Jahre 1970. Seinerzeit wurde diese Institution geschaffen, um Mitarbeitern des Instituts für Luft- und Raumfahrt der TU die Möglichkeit zu bieten, selbst einmal aktiv zu fliegen. Seinerzeit lehrte noch Prof.Heinrich Hertel, Ehrenmitglied der Gruppe, der einen sehr guten Kontakt zur Akaflieg hatte und zu ihren bedeutenden Förderern zählt. Nach ihm wurde der Lehrgang benannt.

In den 22 Jahren hat sich an der Idee nur wenig geändert. Heute ist der Lehrgang auch für Studenten aller Fachrichtungen offen. Alljährlich kommen so maximal 14 Teilnehmer zusammen, die den ersten Ausbildungsabschnitt (A) bis hin zur Alleinflugreife absolvieren wollen. So manches Mal ist auch ein Teilnehmer als Mitglied bei der Gruppe geblieben.

Die Ausbildung wird nach wie vor von i.d.R. Aktiven Fluglehrern durchgeführt. Seit vier Jahrenstehen zwei Doppelsitzer (TWIN II und TWIN III) aus dem Flugzeugpark der Akaflieg zur Verfügung. Davor wurde zum Lehrgang ein zweiter Doppelsitzer (ASK 13 oder später ASK 21) von einem anderen Berliner Verein gechartert.

Für viele Aktive Mitglieder ist die Teilnahme am Hertellehrgang als "Mannschaft" ein schöner Saisonabschluß. Schließlich macht es Freude zu sehen, wie Andere Gefallen am Segelfliegen finden. Besonders oft wird die gute Stimmung unter den Teilnehmern gelobt. Es ist ja nicht alltäglich mit immer den selben Leuten 14 Tage fast ununterbrochen zusammensein zu müssen. Auch die gemeinsame Gestaltung des Aprés-Fliegens gehört zu einer kameradschaflichen Athmosphäre unter allen Beteiligten.

Die Lehrgänge der Jahre 91 und 92 waren -wie immer- schon lange vorher ausgebucht. Fluglehrer waren Karsten Koppel/Peter Grundhoff (91) und Gregor Bremer/Frank Urzynicok/Peter Grundhoff (92).

So nahmen statistisch gesehen in den 22 Jahren rund 300 Fluginteressierte teil, die 15.500 Winden-Starts gemacht haben,

Im nächsten Jahr wird der Hertellehrgang zum letzten Mal in Ehlershausen stattfinden. Die "Tradition" wird aber auf dem neuen Flugplatz in Pritzwalk-Kammermark noch hoffentlich lange fortgesetzt. Nur eines schmerzt den Akaflieger der heutigen Generation bei diesem Gedanken: War doch in den vergangenen Jahren zum Abschluß jedes Hertellehrgangs das Erntedankfest in Ramlingen ein Höhepunkt, schon fast ein (Flieger) Gesellschaftliches Ereignis für alle die etwas für das Brauchtum auf dem Lande übrig hatten - auch das wird Vielen fehlen.

### Helmut Schmidt

# Schimmel-Cup 1991

Schimmel-Cup? Reitet die Akaflieg jetzt auch noch oder versinkt etwa die Unterkunft im Schimmel? Nee-nee, Schimmel ist ein Akaflieger aus Braunschweig der die Idee hatte, ein Vergleichsfliegen zwischen den Prototypen der Akafliegs durchzuführen. Wir haben diese Idee aufgegriffen und laden alle 3 Jahre, im Wechsel mit dem Leistungslager in Bartholomä und dem Alpenfluglehrgang, auf unseren Flugplatz nach Ehlershausen ein.

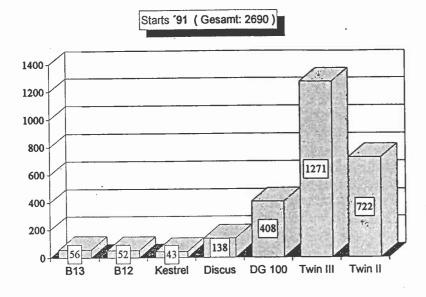
1991 hatten sich zu diesem Ereignis Teilnehmer aus Stuttgart, Hannover, Braunschweig und natürlich auch Berlin angesagt. Aus Stuttgart kam die fs25 mit Micro und die fs31 mit Keule und Nils als Piloten. Sandsack brachte aus Braunschweig die SB8 mit und von uns nahm Yalpa mit der B12 teil. Eigentlich sollte noch die AFH22 aus Hannover kommen, doch die Hannoveraner hatten mal wieder Probleme mit dem Fahrwerk. Damit war das Teilnehmerfeld auf nur 4 Flugzeuge beschränkt. Unsere Mannschaft nutzte diese Unterbesetzung aus, sodaß an einigen Tagen noch der Discus und der Kestrel mitflogen.

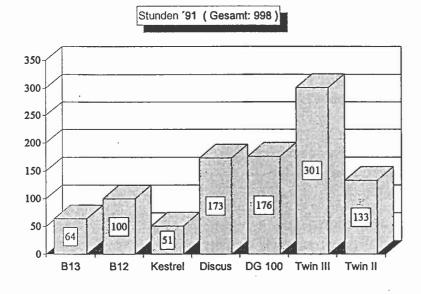
Da wir niemanden mit der Erfahrung eines Wettbewerbsleiters hatten, baten wir Volker Stüwe vom LSV Burgdorf um Unterstützung. Er half uns bei der Wetterberatung und der Streckenauswahl. So konnte an 8 Tagen geflogen werden, wobei die Strecken zwischen 200 und 400 km lagen. An zwei Tagen konnte nichts aufgeschrieben werden. Da kamen dann die Mannschaften zum Zug und drehten einige Platzrunden auf der fs31 und auf dem TWIN III.

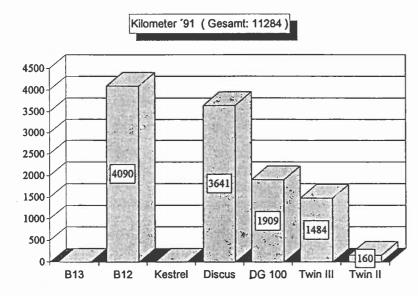
Am Ende der Woche stand Micro mit den meisten Punkten als Sieger fest. Doch eigentlich kam es keinem darauf an der Beste zu sein, sondern im Vordergrund stand der Spaß am gemeinsamen Fliegen und Erfahrungsaustausch. Und viel Spaß hatten wir, Piloten wie auch die Mannschaft. Daher kann ich nur an alle Akafliegs den Apell richten, 1994 wieder reger am Schimmel-Cup teilzunehmen. Auch im Norden kann man schöne Strecken fliegen! Und vielleicht findet der Schimmel-Cup 1994 auf unserem neuen Flugplatz in Pritzwalk statt.

Valeska Leutz

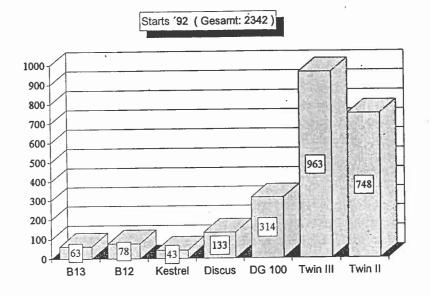
# Flugbetriebsstatistik 1991

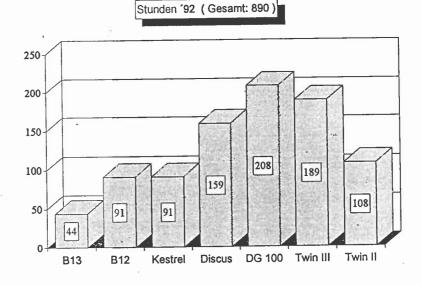


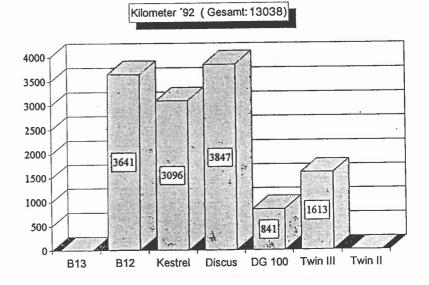




# Flugbetriebsstatistik 1992







# Historischer Flugbericht

### 4.Folge

Diesmal wird von einem Überland-Schleppflug berichtet, der wohl nur deshalb stattfand, weil man keinen Transportanhänger für ein nagelneues Segelflugzeug hatte. Erst Anfang der 30er Jahre kam der Flugzeugschlepp in Mode und wurde mit leistungsschwachen Maschinen durchgeführt. Die hier erwähnte Klemm Kl 26 flog mit einem Argus As 8-Motor, der über ganze 80 PS verfügte, einige andere "Macken" kamen hinzu...

H.J.W.

### Wie man eine Jungfrau heimholt

Es war im dritten Herbst des 1000-jährigen Reiches bzw. im Jahre des Heils 1935. Mangels ausreichender Kopfstärke und vor allem fortgeschrittener Flugzeugbauer, gewiß aber auch noch im Geiste der letzten Akaflieggeneration von 1932/33 dachte unsere junge FFG (lies Flugtechnische Fachgruppe an der Technischen Hochschule Berlin, angegliedert der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt, Berlin-Adlershof) weder an eigene Seglerentwürfe, noch an einen simplen Nachbau, sondern beschäftigte sich mit Fliegerei versprechenden

Geräteentwicklungen. Nach langem Bohren hatte die DVL der Überholung unserer guten alten Argus-Klemm Kl 26, D-2051 zugestimmt und für uns in Bad Frankenhausen einen Rhönbussard bestellt, womit wir das Seilzugmeßgerät der Firma "Vincenz-Otto" erproben und grundlegende Erkenntnisse über die beim Schlepp auftretenden Seilkräfte gewinnen wollten. Endlich war es so weit: die Klemm wurde bereits bewegt und der Bussard zur Abholung fertig gemeldet.

Wir hielten also Heerschau unter unseren Flugkapitänen und siehe da, es fand sich das erforderliche Team: Otto Lentz hatte nämlich gerade seinen A2 (PPL) von der DVL-Schule in Hannover mitgebracht, während Rolf Model in Grunau mit 6 Hangflügen seine "amtliche C" und anschließend in 7 Platzrunden seine Schleppberechtigung auf dem Baby II erworben hatte. Stolze Gesamtflugzeit auf Schulgleitern und Baby: 2 Stunden 1 Minute. Daneben hatte er allerdings schon einige A2-Vögel in insgesamt knapp 40 Stunden geschaukelt.

Der Generalstabsplan war rasch fertig und wurde in die Tat umgesetzt: die D-2051 ward gesattelt und stach am 22.9.35 mit den beiden Aviateuren in den Aether, Kurs Hamburg: ein wenig Übung kann schließlich nicht schaden. Am nächsten Tage ging's nach Hannover, da vor allem Otto noch die Schleppberechtigung

für "vorne" brauchte. Fluglehrer Kull, der Akaflieg Stuttgart entsprungen, dämpfte wohlweislich die Ungeduld der beiden, zog dann in der Mittagsruhe des 24.9. klammheimlich einen Segeldrachen aus dem DVL-Stall und ließ sich von jedem zweimal hochzerren, wonach sich ein heftiges Donnerwetter der ahnungslosen Schulleitung über seinen sturmerprobten Buckel entlud. Immerhin konnte sich das glückliche Paar am folgenden Vormittag vom Luftamt Hannover die Schleppberechtigungen eintragen lassen.



Am 5. Tage der Expedition startete man dann im beruhigenden Bewußtsein, sämtliche Voraussetzungen in der Tasche zu haben, nach Bad Frankenhausen. Typischer Fall von denkste: der Bussard war zwar fertig, aber amtlich noch nicht geboren - es fehlte die Zulassung. Nach geruhsamer Nacht daher ein Sprung nach Weimar, zur Abwechslung mit Rolf am Knüppel. Die Karte reichte zwar nicht so weit, doch da lag ja schon der Platz, klein, aber sauber. Wenn die einzige Halle auch mehr nach einem besseren Schuppen aussah - der Windsack darauf stand steif in der Morgenbrise. Auch nach der Landung regte sich nichts. Doch, da stand ja wer. Der biedere Landmann wußte Bescheid: es war der alte Platz, seit Jahren außer Betrieb. Nohra liege jenseits der Stadt. Na schön - Gashebel vor zum Katzensprung nach dort. Die Zwischenlandung fehlt wohl bis heute in den luftamtlichen Akten. Dafür funktionierte das Luftamt auch in Weimar, und mit der Geburtsurkunde des Bussard bewaffnet ging's auf Gegenkurs, diesmal nonstop.



Der Vogel stand bereits am Start, aber es wurde auch wirklich Zeit, wenn es noch bis Adlershof reichen sollte. Ach so, ans Schleppseil hatte natürlich niemand gedacht, doch der Werkmeister war so froh, wieder etwas Luft in seinen engen Betriebsräumen bekommen zu haben, daß er gern auch noch die Strippe hergab. Wie dazumal üblich war es ein 100 Meter Stahlseil, dem allerdings sowohl die Sollbruchstelle als auch die Sichtfähnchen fehlten. Schon war es ausgelegt. Rolf schwang sich also in den ihm völlig unbekannten Holzflieger, der auch für Leute mit Gardemaß reichlich ausgelegt war. Der Rückenschirm

aus der Klemm erlaubte zwar zur Not die Pedale zu erreichen, der Horizont aber war nur bei äußerster Streckung der gesamten Wirbelsäule und durch den Windschutz leicht verzerrt auszumachen. Nun, das spielte zunächst kaum eine Rolle, denn wegen der Bucklichkeit des hoch auf dem Kyffhäuser gelegenen Platzes und bei der Länge des Seils war von der Klemm ohnehin kaum was zu sehen. Ein Kissen unterm Hintern wäre Goldes wert gewesen, es war aber keines da und die Zeit drängte. Sehr wohl war den beiden Helden nicht, aber das brauchten die anderen ja nicht zu wissen.

Jemand hob die Fläche hoch, Otto bekam sein Startzeichen und schob die Pulle rein. Mühsam kam das Gespann mit dem auf der Kufe rutschenden Bussard in Bewegung. Die Klemm verschwand ganz, das Seil war sowieso nicht zu sehen. Erst als der Bussard die Kuppe erreicht hatte, ging es etwas flotter und Rolf konnte endlich abheben. Die Klemm rollte auf die nahe Hangkante zu, tat einen Sprung

ins Freie und verschwand nach unten. Gleich aber tauchte sie wieder auf, offenbar bereits flügge und vom Hangwind hochgeblasen. Dies geschah anschließend auch dem Bussard, während die Klemm wegsackte und aus dem Blickfeld entkam. Nur ruhig Blut, es wird schon schief gehen. Ihr werdet es nicht glauben, aber tatsächlich erschien Ottos Krähe nach geraumer Weile wieder aus der Versenkung und stieg hoch. Es folgte ein beachtlicher Ruck nach vorn, und einen Augenblick lang war das Seil in wilden Wellen über dem Horizont zu sehen. Das Spiel wiederholte sich noch einigemal, aber mit beinahe stetig abnehmender Amplitude, die in

umgekehrtem Verhältnis zur zunehmenden Höhe und Erfahrung stand. Jedenfalls flog Otto eine weite Biege, nahm Kurs auf Berlin und ließ die Klemm klettern. Ganz entschieden nahmen sowohl die thermischen als auch die Personalböen allmählich ab, allerdings auch die Temperatur. Rolf hielt sich angestrengt in Ottos Kielwasser, ab und zu einen Blick nach links oder rechts über Bord riskierend; er konnte aber immer nur Landschaft ausmachen und zwar restlos unbekannte. Der blanke Sitz drückte, die Streckmuskeln wurden lahm und die Pfoten klamm... Nach anderthalb Ewigkeiten backbord plötzlich ein vertrautes

Bild aus früheren Tagen: Flugplatz mit Junkerswerken von Dessau. Der Auslöseknopf gewann eine magische Anziehungskraft... doch Hände weg! Denn das war klar: eine Starterlaubnis hätten wir von der gestrengen Luftaufsicht am selben Abend keinesfalls, am nächsten Tage wohl auch nur mit Mühe, wenn überhaupt erhalten - es fehlten halt zu viel Verzierungen an unserem Unternehmen.

Also noch fast eine Stunde durchhalten! In ruhiger Abendluft und gut 1500 Meter Höhe langte man schießlich über Adlershof an. Ausgeklinkt und zunächst mal dem Bussard auf den Zahn gefühlt: Mindestgeschwindigkeit, Abkippverhalten, Slip - nichts welterschütterndes. Langsam ging es bergab, zuweilen mit Hilfe der Bremsen oder im Slip, um mit allem etwas vertraut zu werden. Otto hatte inzwischen Klemm und Seil versorgt und ein paar hilfreiche Hände der DVL-Wache mobilisiert. Dann landete auch der Bussard, als müßte es so sein. Hörbar fielen einige Kieselsteine ins Gras, auch die Ex-Jungfrau wurde unter Dach und Fach gebracht, und mit stolzgeschwellter Brust entfleuchten bald darauf die zwei im Lincoln gen Schlorrendorf und von dort nach Schmargendorf bzw. Südende.

Rolf Model

### 1922 - 70. Jahre "Charlotte I" - 1992

Unsere allerersten Akassieger konnten weder allzu gut bauen, noch konnten sie überhaupt segelsliegen. Aber wo ein Wille ist, da entsteht unter Umständen doch ein sliegbares Gerät.

Im Sommer 1922 war die "Charlotte" rhönfertig, die erste selbst konstruierte Maschine der jungen Akaflieg Berlin und damit wahrscheinlich auch das zweite in der Stadt Berlin hergestellte Segelflugzeug.

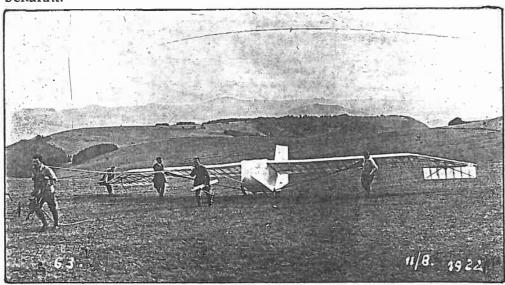
Nach den klugen Ideen der beiden Konstrukteure Hermann Winter und Edmund Pfister war ein einsitziger abgestrebter Schulterdekker, fast ohne Schwanz, mit zwei parallelen Kufen und einem kombinierten Quer-/Höhenruder entstanden, sozusagen der letzte Schreinach dem Motto: "weg von der üblichen Konzeption, wir bringen etwas Neues in den Himmel". Leider ist die Gleitzahl des Ganzholz-Vogels mit 15,2 Meter Spannweite und einem Fluggewicht von 170 kg nicht mehr bekannt.

auf den Hochschulort der TH Berlin und auf den Stammsitz der Akaflieg.

Das alles ist nun schon 70 lange Jahre her. Aber die Akaflieg Berlin hat alle Stürme der Zeit überstanden. Und sie stellt noch immer eigene Prototypen oder Projekte vor. Ihr letztes Objekt ist die doppelsitzige und motorisierte B 13, deren Jungfernflug am 2.März 1991 in Strausberg stattfinden konnte.

Nicht ohne Stolz blicken die jungen und die alten Akaflieger auf eine so langjährige Tradition ihrer luftfahrtwissenschaftlichen Betätigung zurück.

Hans Joachim (Johnny) Wefeld



Nur wenige Starts waren dem Flugapparat und seinen tapferen Führern vergönnt, denn eine echte Bruchlandung am 12. August 1922 brachte auf der Rhön das "Aus". Die Gruppe jedoch -bockbeinig oder arm wie sie war, wahrscheinlich beides- führte einen Wiederaufbau mit konstruktiven Änderungen durch. So erklären sich die legendären Bezeichnungen "Charlotte I" und "Charlotte II" (später verkürzt als B 1 und B 3 benannt) als Hinweis

### Nachrichten aus der Altherrenschaft

### **Persönliches**

### Dr.Gerd Hefer

Er ist seit lägerem im Prüfungsrat des DAeC-Landesverbandes Niedersachsen tätig.

### Ulrich Horn

Der von Ulli eingereichte Konstruktionsentwurf für ein Weltklasse-Segelflugzeug führte zu der Aufforderung, an der Endausscheidung teilzunehmen. Letztenendes ist jedoch kein deutsches Versuchsmuster vorgestellt worden.

### Georg Jaeckel

Für seine langjährigen Verdienste um die deutsche Luftfahrt erhielt er im November 1991 die Silberne Daidalos-Medaille des DAeC verliehen.

### Achim Leutz

Neben der Ausbildungsleitung für Akaflieg, AFV und DAeC-Landesverband Berlin wurde Achim noch zum Luftfahrtsachverständigen für Berlin und zum Mitglied im Prüfungsrat für die Luftfahrt im Land Brandenburg bestellt.

### Dr.Herbert Märtin

erzielte im Mai 1991 bei der "Tour Lilienthal" rund um Berlin den 5.Platz in der Offenen Klasse auf ASH 25. Außerdem erfolgreiche Mitarbeit im Ausschuß "Unterer Luftraum" des DAeC für den Bereich Berlin und Brandenburg.

### Heiner Neumann

Auf dem Deutschen Luftfahrertag 1991 verlieh der DAeC einen Silbernen Ehrenteller an Heiner Neumann zur Würdigung seines Geschwindigkeits-Weltrekordes von 251,58 km/h mit der "Speed-Canard" auf dem Kurs von Island nach Stavanger. Außerdem ist zu vermelden, daß das Ultraleichtflugzeug "ULF 1" von dem Team Neumann/Reich/Quanz modifiziert worden ist. In dem neu konstruierten Rumpf läuft ein Citroen-Motor.

### Rainer Selle

Seit Jahren trägt Rainer die Verantwortung für die winterlichen BFZ-Lehrgänge (Funksprechzeugnis), die für die Akaflieger und für andere DAeC-Mitglieder aus Berlin und Brandenburg zur Durchführung kommen.

### **Dr.Rainer Stemme**

Die "Arbeitsgemeinschaft Selbständiger Unternehmer e.V. (ASU)" zeichnete Stemme mit dem Titel "Unternehmer des Jahres 1992" aus. Der Wanderpreis würdigt seinen zielstrebigen Flugzeugbau in Berlin seit der Gründung in 1986. Außerdem erhielt er bereits 1989 den Innovationspreis des Landes Berlin für die Fertigung eines neuartigen Antriebssystems für Motorsegler.

### Friedrich Tanneberger

Die Goldene Ehrennadel des DAeC ist Tanneberger für eine langjährige Tätigkeit als Vorsitzender der Technischen Kommission (TEKO) beim Deutschen Luftfahrertag 1991 überreicht worden.

### Neue Mitglieder:

Franz Beil (Überlingen)

Prof.Dr.Heinz Bethge (Halle/S.)

Thomas Dörfler (Berlin)

Wolfgang Giesecke (Berlin)

Klaus-Peter Jaquemotte (Knüllwald)

Roland Kopetsch (Berlin)

Ingo Luz (Hochdorf)

Martin Pleizier (Berlin)

Jörg Röpling (Petershausen)

Gerhard Rodloff (Berlin)

Alfred Schmiederer (Scheer)

Rainer Selle (Berlin)

Andreas Smukat-Tromnau (Berlin)

Peter Sommer (Berlin)

Irmgard Tolksdorf (Berlin)

Hans-Jürgen Weck (Berlin)

Ralf Wegner (Berlin)

Jochen Zimmermann (Reimlingen).

### Verstorben:

Vincenz Kloss (7.4.1989 Bochum)

Gustav Adolf Wachsmuth (13.3.1991 Lüneburg)

Johannes Frauendienst (1991)

Andreas Smukat-Tromnau (18.5.1991 Zauchwitz)

Dr.Wolfgang Herbst (19.10.1991 Neuburg/Donau)

Wir werden sie ehrend in der Erinnerung behalten!

### Kurzreport über das 18. AH/AD-Treffen in Ehlershausen - Juni 1991

Eine Schar von 45 AH/AD war dem Aufruf zum 18. AH/AD-Treffen gefolgt, einschließlich des familiären Gefolges und der Aktivschaft bewegten sich über 100 Personen auf dem Campus. Die Infrastruktur war nahezu total ausgeschöpft. Auf der Mitgliederversammlung erstattete die Aktivschaft einen Tätigkeitsbericht, dessen Einzelheiten einmal im Protokoll vom 16.6.91 und zum anderen im Jahresbericht 1989/90 nachzulesen sind. Was peripher dazu vom Vorstand der AH/AD unternommen wurde, schilderte der Unterzeichner dem Forum. Nach einstimmiger Entlastung des Vorstandes wurde die Neuwahl ebenfalls einstimmig wie folgt abgewickelt: 1. Vors. (und Historisches Archiv) Johnny Wefeld, 2. Vors. (und Schriftführung) Jutta Lentz, Kassenwartin Ingrid Maßwig.

Der Wettergott war uns ziemlich wohlgesonnen, so daß alle Gastflugwünsche erfüllt werden konnten. Dann sind Probeflüge der "B 13" vorgeführt worden. Ferner stand die neue Winde, obwohl noch nicht ganz fertig, zur Besichtigung zur Verfügung.

Der gesellschaftliche Teil bestand aus zwei Abendveranstaltungen, erst der Klönschnack im Restaurant Bähre, dann am Sonnabend die obligate Hallenfete mit Fleisch, Salaten, geistlichen Getränken und guter Musik.

Im Anschluß an dieses Wochenende fand ein einwöchiges AH/AD - Fliegen statt, an dem 10 Piloten, teils mit eigenen Flugzeugen, teilnahmen. Die Ausbeute war nicht schlecht.

Alles in allem erwies sich erneut, daß unsere Treffen nicht nur dem technischen Informationsaustausch sondern vor allem den sog. zwischenmenschlichen Beziehungen sehr dienlich sind. Man wird sehen, an welchem Ort das nächste Treffen in 1993 stattfinden wird...

### Sommerlager

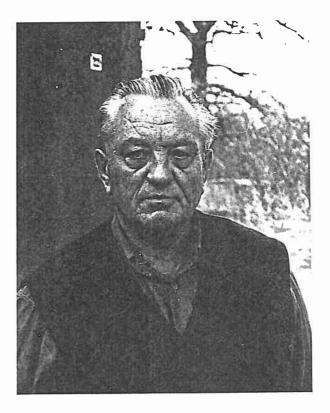
Wiederum haben sich mehrere AH und AD an den Sommerlagern der Akaflieg beteiligt, die 1991 in Bartholomä und 1992 nochmals in Weipertshofen veranstaltet worden sind. Außenstehende äußerten sich anerkennend über den Zusammenhalt der Berliner Generationen.

Hans Joachim Wefeld

# Portrait: Johnny Wefeld

Am 9. Dezember 1991 konnte unser "Alter Herr" Hans Joachim (Johnny) Wefeld seinen 65. Geburtstag feiern.

Dieses Jubiläum zum Anlaß nehmend soll nachfolgend versucht werden ein kleines Portrait des Mannes zu zeichnen, der bis heute der Akaflieg Berlin eng verbunden ist und auch noch lange Zeit nach seinen aktiven Jahren am "Schicksal" der stets jungen aktiven Gruppe interessiert ist.



Johnny Wefeld war in der zeit von November 1950 bis März 1959 aktives Mitglied der Gruppe. Die fünfziger Jahre waren für den Segelflug eine Zeit des Neubeginns. Nach dem zweiten Weltkrieg konnte der Flugsport, in welcher Form auch immer, zunächst nicht betrieben werden.

Das Interesse für die Fliegerei konnte man bei Johnny schon in jungen Jahren bemerken. Er sammelte alles was er zu diesem Thema finden konnte; die dreißiger und vierziger Jahre -bestimmt durch viele neue Entwicklungen- boten hier reichlich Material.

Begonnen hat seine fliegerische Laufbahn 1941 mit einer Segelflugausbildung. Drei Jahre später absolvierte er einen Sonderkursus für eine Jagdfliegervorschulung. Dabei erwarb Johnny die Luftfahrerscheine der damaligen Klasse I und II sowie den Kunstflugschein. Den ersten Alleinstart in der Motorflugschulung (Leipzig) konnte er an seinem 18. Geburtstag erleben.

Zwei Jahre vor seinem Eintritt in die Akaflieg war Johnny Schriftwart bei der Vorläufergruppe des heutigen "Flugsportclubs Lilienthal". Damals noch illegale Vereinsarbeit. Im Juli 1954 hat Johnny seine Luftfahrerscheine erneuert und bei der Akaflieg mit der aktiven Fliegerei wieder begonnen. Die Silber-C errang er zwei Jahre später. Nach einem L-Spatz (ab 1966) in einer Haltergemeinschaft fliegt Johnny seit vielen Jahren auf seiner Club-Libelle. Bis heute nimmt er am gemeinsamen Flugbetrieb mit der aktiven Gruppe teil.

Seit 1985 ist Johnny Vorsitzender der Altherrenschaft der Akaflieg. In den Jahren 1960 bis 1971 führte er die Kasse und war ab 1977 fünf Jahre Schriftwart.

Einen Namen hat sich Johnny u.a. dadurch gemacht, daß er sich sehr intensiv um die Luftfahrtgeschichte, im besonderen die der studentischen bzw. akademischen Fliegergruppen, bemüht. Zur Zeit entsteht eine Schrift ("Berliner Hochschüler am Himmel") speziell über die Berliner Gruppen von Beginn an.

Nicht vergessen werden darf Johnny's großes Engagement bei der Dokumentation der Geschichte der Akaflieg Berlin. Seit 1975 führt er das historische Archiv der Gruppe. Eine vielzahl von Dokumenten, teils auch aus Nachlässen verstorbener Alter Herren, Foto-bzw. Filmmaterial und Luftfahrtliteratur aus 70 Jahren füllen Ordner und Regale. Er ist der kompetente Ansprechpartner, wenn es um Material aus der wechselvollen Geschichte der Gruppe geht.

# Mitgliederliste Alte Damen/Alte Herren

Volkmar Adam

Gerd Ahrens Detlef Alwes

Prof.Dr.Hans-Joachim Aminde

Dieter-Detlef Behrndt

Franz Beil

Prof.Dr.Heinz Bethge

Georg Blech

Dr.Theodor Bloem Dieter Blumberg Dietrich Brönner

Helmut Bunk
Horst von Damm
Thomas Dörfler

Rainer Döring

Dr.Arno Dörrscheidt Hans-Jürgen Dudenhausen

Dr.Franz Etzold

Prof.Dr.Frank Friedrich Ernst-Günter Friedrichs Hermann Ganschow Wolfgang Giesecke Werner Graeber

Werner Graeber Hans-Jörg Griese Peter Gröllmann Erich Grosser

Gerhard von dem Hagen

Günter Hager Dr.Gerd Hefer Fred Hermannspann

Konrad Herz

Ekbert Hoffmann

Christoph Hofmann Ulrich Horn

Kurt van Hüllen Georg Jaeckel

Klaus-Peter Jaquemotte

Wulf Kahle

Dr.Jochen Kassners. Konrad Kauffmann Manfred Kleimann Gerald Klein

Dr.Eike Knopf Roland Kopetsch Dr.Klaus Kopfermann

Rudolf Krahn Curt Kranz

Hellmuth A.Krüger

Brigitte Kümmerling-Mertins

Dr.Rudolf Lachenmann

Dr.Horst Laucht

Jörg Lentz Jutta Lentz Otto Lentz

Hans-Werner Lerche

Achim Leutz Uwe Leyh Edith Luz Ingo Luz

Dr.Herbert Märtin
Ingrid Maßwig
Klaus Maßwig
Hans-Werner Mattig
Rainer Mehlhose
Dr.Kai Mertins
Horst Micke
Rolf Model

Michael Molzen
Dr.Mohammand Nasseri

Eduard Neumann Heiner Neumann

Kurt Nickel

Prof.Dr.Claus Oehler

Uwe Peter

Martin Pleizier

Dr.Werner Prautsch

Dieter Reich

Jörg Röpling Gerd Rodloff

Helmut Roloff

Hartmut Rosch

Hannes Ross Alfred Schmiederer

Leo Schmidt

Doris Schönleber Gerhard Schönleber

Ullo Schönleber Ulrike Schönleber

Ingo Scholz

Gerhard Schreck

Julius Schuck

Heinrich Schumacher Dietrich Schwencke

Rainer Selle Peter Slawik Peter Sommer

Peter Sommer
Winfried Specowius
Dr.Lothar Speidel
Dr.Ernst Sperling
Dr.Rainer Stemme
Walter Stender

Friedrich Tanneberger

Prof.Dr.Hans-Joachim Thomas

Dr.Jürgen Thorbeck Irmgard Tolksdorf Gieselher Uebel Petra Ulrich Klaus Vießmann Dieter Voigt Hans Weck

Prof. Hans Joachim Wefeld

Ralf Wegner Wilhelm Werner Martin G.Winter Burghardt Zelter Jochen Zimmermann

Ehrenmitglied Horst Remm

Die Namesliste ist nach den postalisch erreichbaren Mitgliedern erstellt.

# Dankwort/Spenderliste

Eine Bestätigung unserer Projektarbeit finden wir nicht zuletzt durch die zahlreichen Sachspenden, die wir auch im zurückliegenden Zweijahreszeitraum aus Industrie und Handel erhalten haben.

Ohne diese wertvolle Unterstützung wäre der Erfolg -besonders bei den großen Projekten B13 und Winde- in Frage gestellt. Jede noch so kleine Spende ist ein willkommener Baustein bei der Realisierung unserer Vorhaben.

Wir möchten an dieser Stelle allen Alt- und Neuspendern für ihre Hilfe danken, besonders unter Berücksichtigung der in vielen Bereichen schwieriger werdenden wirtschaftlichen Lage.

Der Technischen Universität Berlin gilt unser Dank für die Stellung von Büro- und Werkstatträumen. Der enge Kontakt zum Institut für Luft- und Raumfahrt konnte weiter aufrecht erhalten werden.

Wir stehen vor einer großen Aufgabe - dem Aufbau eines neuen Segelflugplatzes in Pritzwalk-Kammermark. Auch hier brauchen wir die externe Unterstützung aus der Wirtschaft. Die Kombination aus Eigenarbeitsleistung, Sachspenden und finanzieller Hilfe seitens der Altherrenschaft bzw. des Senats (Sportförderung) kann zur erfolgreichen Umsetzung führen.

Helmut Schmidt

\_\_\_\_

### Spender 1991

Akzo Coatings GmbH, Stuttgart

Armin Winterhalder, Schallstadt

August Rüggeberg, Marienheide

Beiersdorf AG, Hamburg

Bessey u. Sohn GmbH & Co., Bietigheim-Bissingen

Black & Decker GmbH, Idstein

Chr. Eisele GmbH & Co.KG, Köngen

Cincinnati Milacaon, Offenbach

Defet GmbH (Da Vinci), Nürnberg

EBA Ehinger & Co., Balingen

Eberhard Faber, Neumarkt

Feldmühle AG, Wesseling

Festo Pneumatic KG, Berlin

Glaszentrum Berlin, Berlin

Hans Achenbach Technische Federn, Bad Berleburg

Hans Neschen GmbH, Bückeburg

Hans-Erich Gemmel & Co. GmbH, Berlin

Hebro Chemie GmbH, Mönchengladbach

Hermes Schleifmittel GmbH & Co., Hamburg

HEWI Metallwarenfabrik Hermann Winker KG, Spaichingen

ro, spatchingen

Imeco Einwegprodukte GmbH & Co, Hösbach

Isidor Thoma Holzwarenfabrik, Bernau

J.A.Henckels Zwillingswerke AG, Solingen

Josef Thomas Breuer, Nürnberg

Karl Otto Knauf, Stockelsdorf

Karl Wöhrle GmbH & Co., Wildberg

Lamson + Sessions GmbH, Plettenberg

London Rubber Company GmbH Deutschland, Mönchengladbach

Menzerna-Werk, Karlsruhe

Mölnlycke GmbH, Hilden

Phenolchemie GmbH, Gladbeck

Rex-Gummiwarenfabrik, Pfungstadt

Robert Bosch GmbH, Stuttgart

Rotring-Werke Riepe KG, Hamburg

Spiess & Hecker, Berlin

Starcke GmbH & Co., Melle

Storchwerke GmbH, Wuppertal

Vereinigte Schmirgel- u. Maschinenfabriken AG, Hannover

Wieland Werke AG Metallwerke, Ulm

Wilhelm Böllhoff GmbH, Bielefeld

Wistoba-Pinselfabrik, Bad Lauterberg

# Spender 1992

AGA Gas GmbH, Berlin

Auergesellschaft GmbH, Berlin

Avdel Verbindungselemente GmbH, Langenhagen

Cerasiv GmbH, Wesseling

Deutsche Goodyear GmbH, Berlin

Edding AG, Ahrensburg

F.W.Wiegang und Söhne GmbH (Contilack),

Oberhausen

Festo Pneumatik KG, Berlin

Fooke - Hydro Pneumatik Systeme GmbH,

Borken

Gebr.Tiedgemeyer, Osnabrück

Georg Schmerler GmbH & Co.KG, Veitsbronn

Graf von Rex GmbH & Co.KG, Schwäbisch Hall

Guhema Gustav Heidmann, Remscheid

Gustav Wolf Seil & Drahtwerk GmbH & Co., Gütersloh

Hans Achenbach Technische Federn, Bad Berleburg

IBC Wälzlager GmbH, Wetzlar

IBH Ing.-Büro und Handelsvertretung Hammer GmbH, Berlin

IKS-Produkte Steegers & Co, Wilnsdorf

INA Schaeffler Wälzlager oHG, Homburg

Isotec Kabel GmbH, Norderstedt

Kugelfischer Georg Schäfer & Co., Schweinfurt

Oerlikon Schweißtechnik GmbH, Eisenberg

Reinhart Schmidt GmbH, Berlin

Robert Blessing GmbH & Co., Pfullingen

SEL-Alcatel, Berlin

Siemens AG, München

Springer Pinsel GmbH, Bechhofen

Stabilus GmbH, Koblenz

Weber & Wirth Chemische Fabrik GmbH,

Schwerte

Wilhelm Böllhoff GmbH, Berlin

# Letzte Seite

4. Mai 1993 - Pachtvertragsunterzeichnung in Kammermark



Bei der Herstellung dieses Berichtes haben uns unterstützt:

### Die Inserenten:

- AGA Gas GmbH (Hamburg/Berlin)
- VFS-Heinz Grümmer GmbH (Dortmund)
- SectorCon Ingenieurgesellschaft mbH (Berlin).

Unsere "Alte Dame" Ingrid Maßwig.

Danke!

67