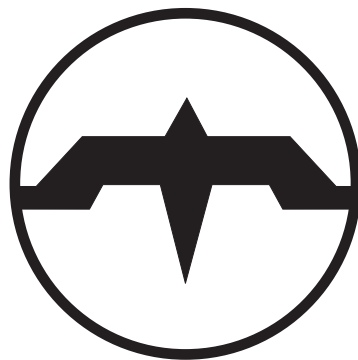


Jahresbericht 1999/2000

der

**Akademischen Fliegergruppe
Berlin e.V.**



- an der Technischen Universität -

Impressum

Herausgeber:

Akademische Fliegergruppe Berlin e.V.
- an der Technischen Universität -
Straße des 17. Juni 135
10623 Berlin

e-mail: akaflieg@tu-berlin.de

Internet: <http://www.tu-berlin.de/vereine/akaflieg/index.html>

Tel. u. Fax: 030/314 - 24995

Postgirokonto: 670 11-108, BLZ 100 100 10

Redaktion:

Torsten Sadowski, Carsten Karge

Satz:

Torsten Sadowski, Carsten Karge

Umschlaggestaltung:

Carsten Karge

Umschlagdruck und Bindung:

Druckerei Paul Kistmacher, Berlin

Auflage:

400 Exemplare

Inhaltsverzeichnis

6	Chronik
10	B13
13	Alpenfluglehrgang
17	ILA - hin ja, und rück?
19	Canitz 2000
24	Twin im Schnee
27	Kunstfliegen 2000
30	Hertel
35	Ith

40 Abfliegen in Kammermark

42 Fliegen in Zahlen

44 Aus der Altherrenschaft

46 Unsere Alten Damen und Herren

48 geschafft haben...

51 Personelle Besetzung 99/00

52 Danke!

53 Unsere Spender

Chronik 1999/2000

Auch in den Jahren 1999 und 2000 nahm die Akaflieg Berlin neue Projekte in Angriff und schloß alte ab.

Projekte

Während der vergangenen zwei Jahre wurde viel am Motor der B13 gebaut und geforscht; so besitzt er jetzt endlich einen Auspuff. Um die Erwärmung der Piloten im Brandfall zu verringern wurden viele Materialien auf ihre Brandfestigkeit hin überprüft. Dabei entdeckten wir zwar noch kein Wundermittel, aber dennoch sind wir zuversichtlich, dieses Problem 2001 in den Griff zu bekommen. Auch die Nasenmimik macht noch Probleme, momentan wird Version X, Ausgabe 3 getestet.

Die Arbeiten an der B14 schließen leider langsam ein. Beim Akaflieg-Wintertreffen 1999 hielt Sven einen Vortrag über die B14; später berechnete er dann die Struktur der Tragflächen. Leider sind wir momentan aber zu wenig Aktive, um die Konstruktion der B14 abzuschließen.

Bereits 1998 wurde die neue Winde vom Flugbetrieb genommen, um die vielen angestauten Provisorien durch dauerhafte Lösungen zu ersetzen. Im Frühjahr 2000 stellte sich dann heraus, dass eine Winde doch recht kompliziert sein kann; nichtsdestotrotz konnte sie sogar noch im Frühjahrslager zumindest teilweise in den Flugbetrieb integriert werden. Mittlerweile gibt es nur noch wenige Provisorien. Zur ILA 2000 wurde unsere Winde dann noch Messetauglich gemacht, was aber nur teilweise gelang. Auf dem Rückweg nach Kammermark verteilte die Winde ihr Öl auf der Autobahn, woraufhin wir sie nach Kammermark zurückschleppen mussten. Moral: Winden gehören auf ihren Flugplatz.

Auch Kammermark wurde ausgebaut. Direkt vor dem Frühjahrslager 1999 wurde in einer größeren Hau-Ruck-Aktion das aus der Mode gekommene Dach der Flugzeughalle aufgewertet. Im September desselben Jahres verschönerten sechs Jugendliche aus aller Welt im Rahmen eines Workcamps unsere Unterkunft.

Ursprünglich war der Aufbau einer Windkraftanlage geplant, was jedoch diverser Gründe wegen nicht realisiert werden konnte.

Schließlich waren wir zu Beginn des Wintersemesters 2000 sehr um neue Mitglieder bemüht. Wir verteilten Handzettel, besuchten Vorlesungen und nahmen an der Erstsemestereinführung teil, wirkten an der TU-Rallye mit und führten schließlich am Wochenende vor dem Abfliegen ein kostenloses Schnupperfliegen durch, an dem 40 Studenten teilnahmen. Zwei Anwärter sind gleich hängengeblieben, und die Akaflieg ist wieder bekannter.

Dank sagen wir hier nochmals der AFV, die uns unkompliziert ihren Twin zur Verfügung stellte. Ohne Werkstatt keine Akaflieg - so lautete unser Motto vor Mitte Dezember 2000. Zu dieser Zeit nämlich besichtigte das LBA unsere Werkstatt, weswegen in den Wochen davor die Werkstatt von Akafliegern und AFVlern mal so richtig aufgeräumt wurde. Besonderer Dank geht an Marcello, der die Aufräum-Aktionen mit koordinierte.

Aktivitäten

Der Zweck der Akaflieg besteht nicht zuletzt darin, Flugzeuge zu



konstruieren und zu bauen. Damit wir theoretisch nicht aus der Übung geraten, fuhren Kaiser (1999), Rotkäppchen und Robin (beide 2000) zum idaflieg-Konstruktionsseminar nach Bartholomä. Für die praktische Erfahrung sorgte ein Werkstattleiterlehrgang im April 2000. Besonderer Dank gebührt Rüdiger, der uns tatkräftig unterstützte. Seitdem gibt es fünf neue Werkstattleiter und einen Segelflugzeugwart mehr.

Aber auch das Fliegen kam nicht zu kurz. Unser Sommerlager 1999 entführte uns wieder in die Oberpfalz nach Amberg. Im Jahr 2000 wurde statt eines Sommerlagers eine Milleniums-Tour quer durch Deutschland geflogen. Zu Pfingsten 1999 erfreuten wir unsere Alten Herren und Damen mit dem alle zwei Jahre stattfindenden AH/AD-Treffen. In der Wochen nach Pfingsten durften unsere ehemaligen Mitglieder in beiden Jahren eine seit 1998 bestehende Tradition nutzen, wonach ihnen unser gesamter Flugzeugpark zur Verfügung steht. Der frühe Sommer 1999 bescherte uns zwei Meisterschaften. Fanto flog im Mai mit der ASW24 beim Nordostblock in

Neustadt-Glewe mit, und im Juni machte Kwietschie mit dem Discus von Güstrow aus das Land Mecklenburg/Vorpommern unsicher. Auch 2000 lief nicht ohne fliegerisches Messen ab. Zuerst flog Chuck in Canitz mit der ASW15 die Streckenflugwoche mit, und im Mai trafen sich sechs Flugzeuge beim Schimmelcup in Kammermark, darunter die vier Prototypen B12, SB11, SB12 und fs31. Das Abfliegen 2000 nutzten wir zu einer spontanen Aktion und fuhren zum Ith. Dort konnten wir dann richtig abfliegen, im wahrsten Sinne des Wortes. Die ganz Unerschrockenen erprobten zu Silvester 2000 ihre Winterfestigkeit.

Auf den Sommertreffen wurde wie immer geforscht. 1999 führte 14 zusammen mit Fanto und Kaiser Mikroturbulenzmessungen im Flug an der B13 durch, während Chuck und Möhl 2000 sich „nur“ durch den Flugzeugpark zackerten.

In mehreren Lehrgängen schulten wir das fliegerische Können. Im September entführten wir wieder Neulinge in die Welt des Fliegens. 1999 war das Interesse am Hertellehrgang eher mager. 2000 war es etwas besser, der letzte

Teilnehmer kam dennoch erst am ersten Lehrgangstag. Mehr für idaflieg-Flugschüler ist das Herbstschulungslager gedacht, das wir im September 1999 ausrichteten. Zeitgleich konnten schneidige Segelflieger ihren Glauben wechseln und im Motorsegler-Lehrgang zu Stinkefliegern konvertieren. Damit uns die Fluglehrer nicht ausgehen, schwitzte Chuck im Fluglehrerlehrgang. Seitdem haben wir einen neuen Fluglehreranwärter. Besonderer Dank gebührt Achim und Urmel, die den Lehrgang trotz widriger Umstände meisterhaft organisierten. Schließlich prüften im Mai 1999 sechs Akaflieger, ob der Alpennordstau wirklich so verheerend für den Sichtflug im Allgemeinen und den Segelflug im Besonderen ist. Im Juli 1999 fand dann noch ein Streckenfluglager in Kammermark statt, und Ende September erprobten Gero und Vadda

sich während des Kunstfluglehrgangs beim Luft-turnen. Beim BZF-Lehrgang, der zwar auch praktischer Natur ist, aber dennoch nicht im Flugzeug erfolgt, brachten wir jeweils im Herbst beider Jahre zukünftigen Piloten das Sprechen nach Sprechfunkregeln bei.

*Robin Putzar
Catharina Lutterbeck*





B13 - etwas bewegt sich doch

Trotz großen propagandistischen Aufwands der Blei-rein-und-zuharzen-Fraktion gibt es immer noch ein paar Unentwegte (Verrückte) die sich nicht von der Aussichtslosigkeit des Motoreinbaus überzeugen lassen wollen.

Zum Betrieb eines Motors in einem Hochleistungssegelflugzeug sind nur einige winzige Zusätze notwendig, die Konstrukteure von Segelflugzeugen überhaupt nicht und Konstrukteure von Motorflugzeugen nur teilweise in den Wahnsinn treiben.

Da Motor und Propeller bereits seit einigen Jahren eingebaut sind, mangelt es nur noch an einigen Detaillösungen:

- Öffnen und Schließen von Nasen- und Auspuffklappen,
- Aus- und Einfahren des Propellers,
- Betätigung von Gas, Choke und Propellerbremse,
- ein Auspuff mit dichtem Krümmer und
- ein Brandschott.

Eventuelle Kühlprobleme können warten, bis der Motor im Flugzeug läuft.

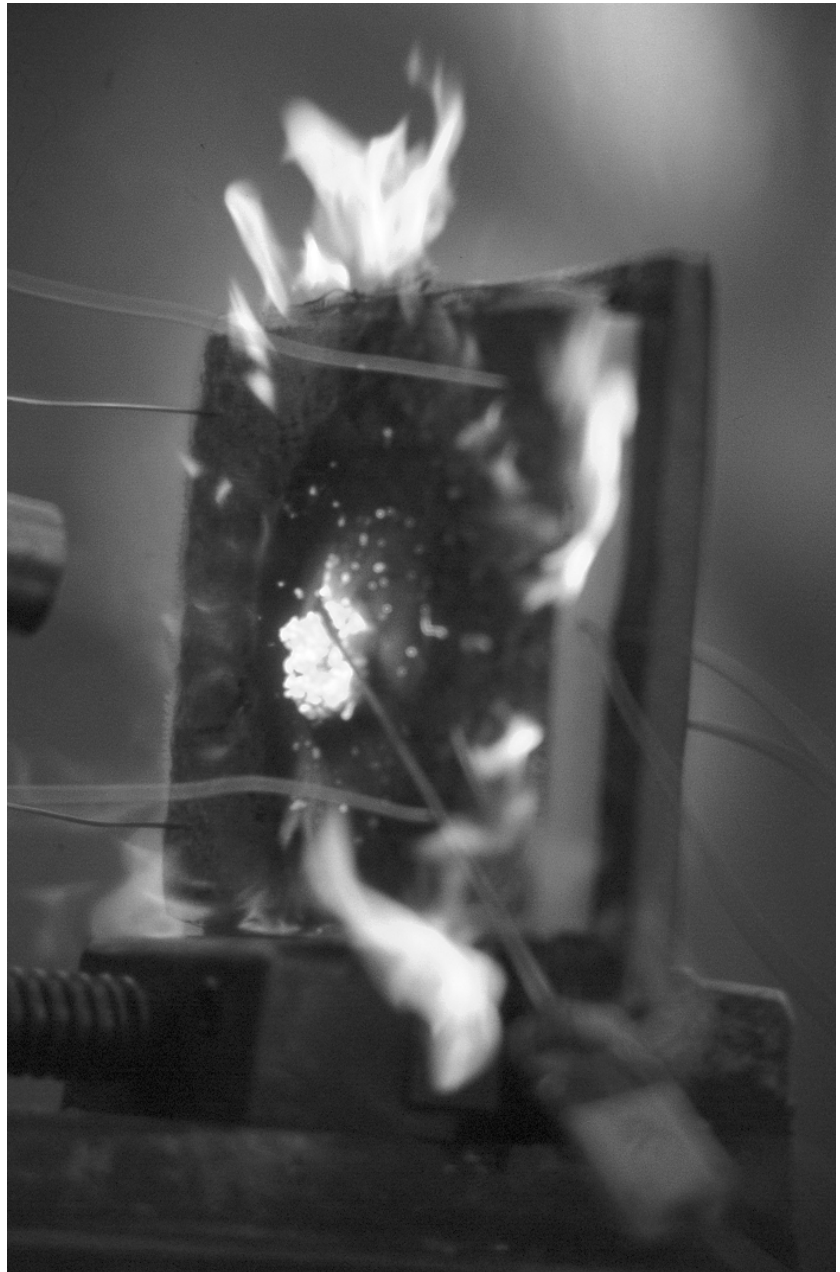
Nach mehreren Iterationsstufen ist es mittlerweile möglich, Nasen- und Auspuffklappen zu öffnen und zu schließen, ohne den Sitz des verantwortlichen Piloten verlassen zu müssen, d.h. auch im Flug. Auch der Propeller

kann in seine Arbeitsposition gebracht und die Dekompression des Motors betätigt werden.

Gas und Choke haben nun auch ihren sehr beengten Platz im Instrumentenpilz gefunden. Falls das Raumproblem zu groß wird, können nur noch kleine Instrumente weiterhelfen.

Um eine gasdichte Verbindung zwischen Motor und Auspuff zu gewährleisten war es notwendig, den Motor auf der Fräsmaschine leicht nachzuarbeiten. Ein Originalauspuff konnte mit Säge und Schweißgerät so umgearbeitet werden, daß er hinter dem Motor in das Flugzeug paßt. Es dürfte sich damit um die kompakteste Rotax 377UL Anlage der Welt handeln.

Das Brandschott, in einem Motorflugzeug ein simples Blech, schien die Achillesferse



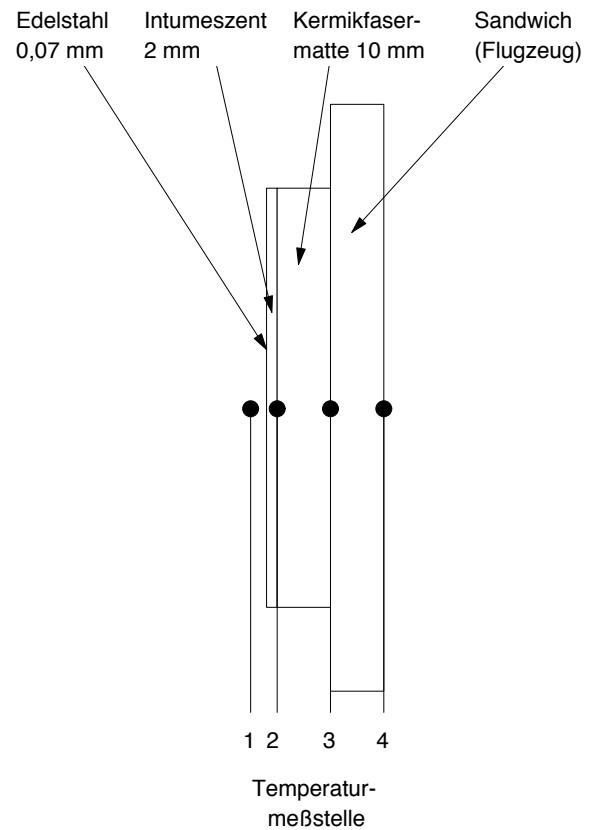
1. Versuch

der B13 zu werden. Mehrere Anwarter wurden bei dem Versuch verschlissen ein ohne Nachweise glaubwürdiges, d.h. 0,4 mm starkes, Edelstahlblech in den Motorraum hineinzufalten. Als Lösung des Problems wird zur Zeit ein mehrlagiges Brandschott aus einer Edelstahl-folie, einer intumeszenten (bei Wärme-

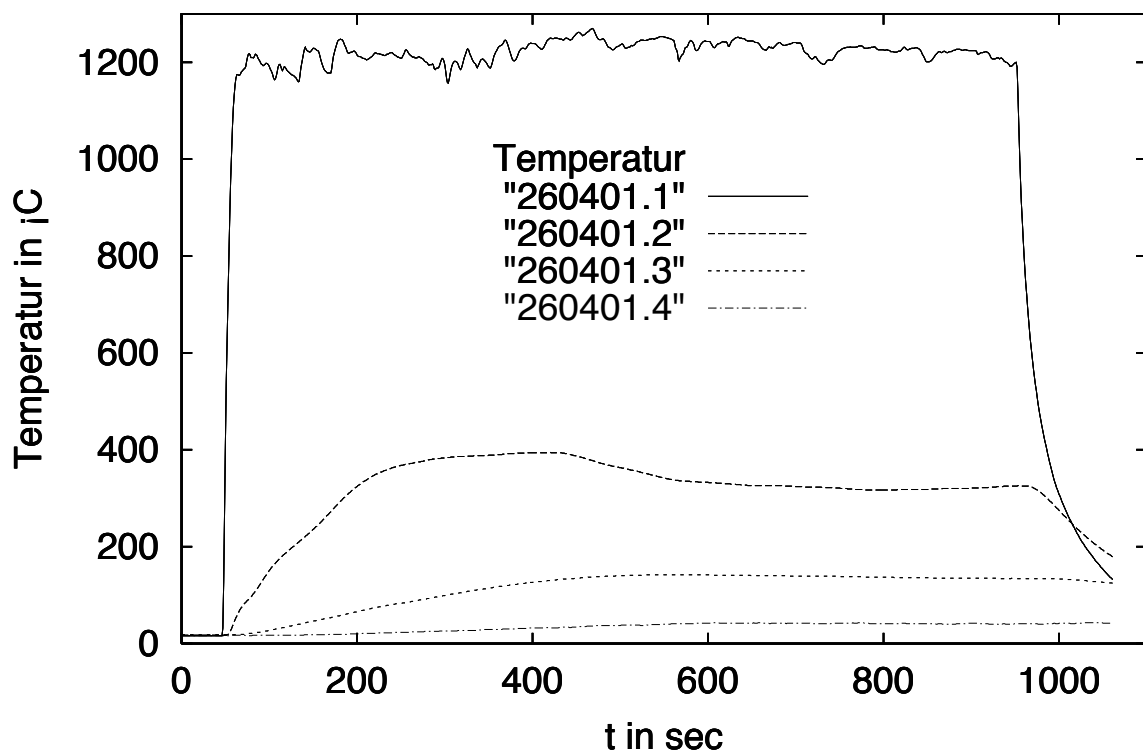
einwirkung aufschäumenden)
Pappe und einem keramischen
Isoliermaterial getestet wobei der
letzte Test ein vielversprechendes
Ergebnis hatte.

Torsten Sadowski

... to be continued.



Brandversuch vo 26.4.01



Alpenfluglehrgang

das Königsdorfer Alternativprogramm

- 7. bis 16. Mai 1999 -

Alle drei Jahre wird von der Akaflieg München der Alpenfluglehrgang ausgerichtet, den vor allem die Berliner Flachlandpiloten sehnlich erwarten, um in die hohe Kunst des Alpenfliegens eingewiesen zu werden.

Die Berliner Akaflieg entsandte die B12 mit Gero, Sven, Catharina und Inken und den Twin III mit Quitschi und Möhl nach Königsdorf. Um rechtzeitig anzukommen und auch gar nichts zu verpassen, fuhr die B12 mit Besatzung schon am Donnerstag bei strahlenstem Sonnenschein in Berlin los. In München wurde eine kurze Nachtruhe eingelegt, um dann am Freitag den Flugplatz in Königsdorf aufzusuchen. Halle und Briefingraum waren leicht zu finden, nur die Akaflieger hatten sich irgendwo versteckt. Was uns in Anbetracht des herrlichsten Flugwetters unbegreiflich war. Auf dringlichstes Anraten eines arbeitswütigen F-Schlepp-Piloten rüsteten wir hel-

denhaft zu viert die B12 auf, um die nahegelegene Felswand mal von oben zu betrachten.

Als wir es uns vor der Behausung der Münchner schon richtig gemütlich gemacht hatten, trafen gegen Abend auch ein paar von den ansässigen Akafliegern ein. Mit einem zünftigen Lagerfeuer wurden die Ereignisse des kommenden Lehrgangs eingeläutet und die Erwartungen geschürt.

Angereist waren außerdem Akaflieger aus Darmstadt und Karlsruhe, sowie Sauger (ohne Flugzeug) als Abgesandter der Stuttgarter und Oberhaupt der Idaflieg. Die Münchner hatten ein Aufgebot ihrer erfahrensten Alpen-Flieger als Trainer herbeigerufen, um alle Täubchen sicher über die Klippen und durch die Berge zu leiten.

Am ersten Tag hingen die Wolken dann nur ganz knapp über dem Hallendach, so dass wir uns gut von den Anstrengungen der Anreise erholen konnten. Außerdem wurden die Landkarten sorgfältig zum Fliegen hergerichtet, die Außenlandefelder markiert, deren Besonderheiten diskutiert und die theoretischen

Grundlagen der Bergfliegerei ausgiebig besprochen. Nach dieser sorgfältigen Vorbereitung freuten wir uns dann richtig auf die Berge.

Nachdem sich der Nebel am zweiten Tag gelichtet hatte, wurden die Flugzeuge aufgerüstet und an den Start geschoben. Das Wetter war zwar nicht supertoll angesagt, sollte aber zum Kennenlernen der Benediktenwand ausreichen. Zu diesem Zweck wählte mich Quitschi zu seinem Copiloten und nachdem die B12 trotz mäßiger Thermik schon mal hängengeblieben war, starteten wir auch zu unserem ersten Abenteuer. Um in die Nähe der Benewand zu kommen, leistete Quitschi harte Arbeit an den

engen und eckigen Bärten des Königsdorfer Umlandes. Irgendwann hatte wir endlich genug Höhe um den Hang anzutesten. Bevor wir an der Südwestseite etwas vorgelagert tatsächlich einen Bart gefunden hatten, durchflogen wir erstmal nur die Abwinde des Hanges und unsere Nerven wurden gut beansprucht. Auch das Kurbeln in dem engen und sehr ruppigen Bart mit mehreren Flugzeugen auf ähnlicher Höhe bei ständiger Nähe zum Hang, erforderte höchste Aufmerksamkeit und wir bekamen unsere erste Ahnung von der Gebirgsfliegerei. Nachdem wir die Gipfelhöhe erreicht hatten, kannte die Freude natürlich kaum noch Grenzen und alles wurde



leichter. Wir konnten uns an der Benewand austoben und das erste Abenteuer (für kernige Flachlandpiloten) war bestanden.

Wenn wir dem Wetterbericht glauben durften, sollte der nächste Tag alle Erwartungen erfüllen. Wir bildeten mehrere Gruppen von Flugzeugen, die zusammen fliegen sollten. So sollte die B12 mit Sven und Catharina, zusammen mit dem Janus eines Alten Herren der Münchner die Alpen erkunden. Wobei Gero in eben diesem Janus mitfliegen durfte. Unser Twin mit Quitschi und Möhl sollte zusammen mit dem Münchner Twin fliegen, in dem ich einen Sitzplatz ergattern konnte. Nach dem Einsetzen der ersten Thermik waren auch die ersten Flugzeuge in der Luft und konnten an Höhe gewinnen. Unser Twin mit Quitschi am Steuer war schon gestartet und wir, Gonda und ich im Münchner Twin, wollten uns mit ihm an der Benewand treffen. Leider bin ich nach dem ersten Start erst mal wieder abgesoffen. Als wir dann erneut am Start standen und eingeklinkt wurden, hörten wir über Funk die Meldung von Quitschis Außenlandung in Benediktbeuren. Nach unserem zweiten Start

kamen wir dann zwar bis zur Benewand, aber meine Versuche dort auf Steigen zu treffen, waren eher mäßig. Deshalb lenkte uns Gonda Richtung Brauneck. Dort konnte ich unsere Lage auch nur unwesentlich verbessern, so dass Gonda ein weiteres Mal den Knüppel übernahm und dem Berg etwas mehr Steigen abtrotzte. Erschwerend kam hinzu, dass wir dieses Steigen mit zahlreichen Gleitschirmfliegern teilen mussten.

Da sich das Wetter im Westen zunehmend verschlechterte, versuchten wir unser Glück weiter östlich, und ich konnte den Achensee von oben bewundern. Aber auch die nächsten Berge brachten nicht die gewünschten Auftriebschancen. Deshalb zogen wir uns nach dreieinhalb ereignisreichen Flugstunden wieder zur Benewand zurück und landeten wohlbehalten in Königsdorf. Leider blieb dieser Flug der Einzige im 99ziger Alpenfluglager, doch obwohl er für eine Alpenflugeinweisung sicher recht mager ausfiel, bleibt er mir als sehr einprägsames Erlebnis in Erinnerung. Die B12-Besatzung kam an diesem Tag sogar etwas weiter voran und

konnte reizvolle Aussichten über dem Tegernsee bewundern. Die folgenden Tage brachten viele tiefe Wolken und Dauerregen. Also schauten wir uns die Berge auf Dias an und fuhren mit dem Auto zu Außenlandefeldern. Von einer Wanderung auf den Heimgarten kamen wir völlig durchnässt zurück. Danach zogen wir das Spaßbad mit Sauna und das Technikmuseum in München als Ausflugsziel vor. Wenn der Regen mal schwächer wurde, bekämpften wir etwa aufkommenden Lagerkoller mit Tütenfußballspielen, einer Sportart über die ausschließlich Münchner Akaflieger weitere Auskunft geben können. Als der Regen zwischendurch einmal aufhörte und die Wolkenuntergrenze auf 300 m über dem Platz anstieg, holten wir unseren Twin aus dem

Hänger und machten ein bisschen F-Schlepp-Schulung. Das war sicher eine gute Sache, bleibt trotzdem die Frage: ob man dazu nach Königsdorf fahren muss. Noch eine letzte Anmerkung will ich über den Schlafsaal machen, der oft aufgesucht wurde, um den Regen trommeln zu hören und den Wettergott anzubeten. Dieser war als Matratzenlager direkt über den Flugzeugen im Dach der Flugzeughalle eingerichtet und nur über eine Hühnerleiter erreichbar. Besonders nachts ohne Taschenlampe musste man dort erheblichen Tast- und Spürsinn beweisen, um ins Bett zu gelangen ohne Schaden anzurichten. Ansonsten ist diese Art der Unterbringung als durchaus effektiv und sehr kommunikativ zu begrüßen.

Inken Peltzer



ILA - hin ja, aber rück?

Nach langen Jahren begab es sich, daß die ILA-Messeleitung kein Interesse mehr an unserem Dauerbrenner B13 hatte. So kam es, daß die glorreiche Idee geboren wurde auf der ILA 2000 einen Windenstart vorzuführen und da die Akaflieg Berlin die beeindruckendste Winde weit und breit besitzt, wurden wir gezwungen selbige nach Berlin zu überführen.

Das wahre Abenteuer begann mit der Rückfahrt. Es war bekannt, daß der Fahrmotor Öl verliert. Leider wußte keiner wo. So wurde denn der Ölvorrat bis zum Maximum ergänzt und die Rückfahrt begann mit mir in der Winde und Robin im begleitenden Akafliegbus. Kurz vor Michendorf, wo die Avus in den Berliner Ring mündet, begann der Motor

schlagende



Der Windenstart wurde aus Sicherheitsgründen abgesagt und auch der Rest der Veranstaltung, den wir in einer abgelegenen Halle zwischen Werkzeugherstellern neben einem undichten Toilettenabfluß verbrachten bedarf keiner weiteren Worte.

Geräusche von sich zu geben, während sich das Führerhaus langsam mit Rauch füllte. Unter der Motorhaube war alles voll Öl, die Ölwanne hingegen war ölfrei. Ein Hilferuf durch eine orange Säule ergab eine halbe Stunde später einen VW-Bus, der sich

17 ILA - hin ja, aber rück?

18 ILA - hin ja, aber rück?

nach einer weiteren halben Stunde in einen Abschlepp-LKW verwandelte. Die Reise endete an diesem Tag auf einem Autohof in Michendorf.

Die Suche nach einem geeigneten Abschleppfahrzeug führte zu einem Unimog. Robin verband die Preßluft des Windenmotors mit der Bremse des Fahrgestells, es wurde ein Bolzen für die Schleppstange geschaffen und da die hydraulische Servolenkung des Tatra ausgefallen war, der Akaflieger mit den stärksten Oberarmen (Qwitschie) in die

Winde gesetzt. Leider darf man nicht über die Autobahn abschleppen aber nach der nervenaufreibenden Durchquerung Potsdams hatten wir uns eingefuchst. Ich habe vorn im Unimog Gas gegeben und Qwitschie hat bei Bedarf mit der Winde gebremst. Ich möchte nicht wissen, was bei einer plötzlichen Vollbremsung durch den Unimog passiert wäre. So trafen wir dann einige Stunden später erschöpft und begleitet von den Flüchen diverser Samstagsfahrer in Kammermark ein.



*Torsten
Sadowski*



Canitz 2000

Im Frühjahr des Jahres 2000 machte sich eine kleine Berliner Abordnung auf den langen Weg in (etwas) südlichere Gefilde, um die dortigen Geflogenheiten bei der Durchführung des Flugdienstes im Rahmen eines kleinen Wettbewerbes, der 7. Canitzer Streckenflugwoche, kennenzulernen.

Veranstalter war ein kleiner Verein auf dem ehemaligen GST-Platz Riesa/Canitz in der Nähe von Dresden

Mit der Konstellation Karge/Wächtler (demokratisch zugeteilte Fortbewegungsmittel für die Woche: ASW15B bzw. FIAT Uno) schickte die Akaflieg ein besonders dynamisches und schlagkräftiges Team ins Rennen. Das hochmotivierte Duo glänzte täglich mit zeitlich gut abgestimmtem Erwachen am Morgen. Pilot Karge, 'mal ganz unge-

wohnt nicht in der Rolle des Reinigers der gekachelten Nebenräume, erschien meist noch rechtzeitig zu den entscheidenden Passagen des Briefings und sein wackerer Helfer war i.d.R. pünktlich (wenn auch etwas widerwillig) am vereinbarten Treffpunkt „Hänger“.

Aus den Erfahrungen des letzten kleinen Wettbewerbes hatte das Berliner Team die Bodenorganisation bis hin zur Startaufstellung optimiert, so daß es jeweils als Erstes starten konnten. Nur einmal drängelte sich ein vorwitziger Mitbewerber um den Titel mit seiner 'Cobra öllf' in die erste Startreihe und wurde für diese Verfehlung prompt mit Absaufen und eingelandetem (weil nicht sicher verriegeltem) Fahrwerk bestraft. Ehrlicherwiese muß hinzugefügt werden, daß dieses

Kurzlandeverfahren für ihn (gleich nach dem Ringelpietz) die gebräuchlichste Form der Landung darzustellen schien.

wundert schon etwas, daß ausgerechnet in dieser Thermikwüste der DDR-Segelflugzeugbau beheimatet war.

Die ASW15 war schnell auf die Rolle des allmorgendlichen Wetterflugzeuges festgelegt und hatte in dieser Rolle jeden Tag vor Öffnen des Abflugtores noch ausreichend Zeit, immer wieder aufs Neue zu versuchen, einen Fotoflug in Richtung der 'Wiege Sachsens' (Anmerkung des Verfassers: Meißen, die Geburtsstätte des latent lokalpatriotischen Piloten), zu unternehmen. Diese Ausflüge waren nicht ohne Risiko, da die thermischen Bedingungen in der Lommatzscher Gegend (Lehmboden) nicht zu den besten gehören und sich deshalb selbst die Canitzer kaum 10km von ihrem Platz in südlicher Richtung entfernten. Es ver-

Gleich am ersten Tag mit ausgeschriebener Tagesaufgabe (200km-Dreieck) erschien das Wetter sehr vielversprechend und für die zu fliegende Distanz eigentlich zu gut. Als Erste gestartet verspürte 'Charlie-Ups' wenig Verlangen, noch auf den Aufstieg des restlichen Feldes zu warten und flog kurzerhand in Richtung Erzgebirge ab. Leider endete erstaunlicherweise schon auf der Höhe Dresden das Berliner Blatt der Luftfahrerkarte und es mußte auf Kenntnisse aus dem Geographie-Unterricht (Erzgebirge... gekippte Pultscholle = Grenze Deutsche Demokratische Republik / Tschechoslowakische Volksrepublik) zurückgreifen,



Im Hangflug durch das Elbtal

um keine Luftraumverletzung zu riskieren.

Aufgrund von Ortskenntnissen infolge zahlreicher früherer Ausflugsfahrten in diese Ecke Deutschlands konnte der Flugweg nach wiedererkannten Landschaftsmerkmalen am Boden optimiert werden und somit über Meißen-Nossen-Freiberg-Elbsandsteingebirge in Richtung Görlitz geflogen werden. Dort

angelangt, was wegen kräftigen Rückenwindes recht flott funktionierte, wurde rechtzeitig vor Einflug in polnisches Hoheitsgebiet nach Norden abgedreht und in Richtung der großen Kraftwerke (Boxberg und Schwarze Pumpe) über gigantische Braunkohletagebau-Mondlandschaften geflogen.

Die Thermik wurde immer kräftiger, während die Basis deutlich

anstieg. Es wurde schlicht immer gewittriger, was zu etwas umsichtigerem Fliegen Anlaß gab, da absehbar war, daß es bald „knallte“. Jetzt also langsam nach Hause orientieren, jedoch nicht, ohne vorher noch den ersten Wendepunkt der Tagesaufgabe zu umrunden. Dort (Flugplatz Welzow) war vor einigen Stunden Mitbewerber „Drei Whiskey / 3W“ (Jantar Standard 3) gestrandet. Nun voll in den Wind eindrehend gab es kaum noch



Fortkommen. Also von der mittlerweile gut überentwickelten Wolke -an deren Vorderkante fliegend- immer mehr nach Norden getrieben wenigstens Höhe halten.

Mittlerweile regnete es aus der gesamten Wolke. Irgendwann war nichts mehr mit Höhe halten und die Abdrift vom Flughafen (und damit die Rückholstrecke) mittlerweile so groß, daß die CargoLifter-Halle schon recht gut auszumachen war. Es folgte ein totaler Nervenverlust und der Versuch, die Regenwand zu durchbrechen. Das ging fast erwartungsgemäß schief! Selten wurde in der Geschichte des Segelfluges so viel wertvolle Höhe in so kurzer Zeit vernichtet. Aus der Traum vom triumphalen Heimflug! Jetzt ging es nur noch darum, möglichst weit in Richtung Hänger zurückzufliegen und bei den miesen Sichtverhältnis-

sen geeignete Landefelder aufzuspüren. Irgendwo in der Nähe mußte doch Bronkow liegen. Die Suche danach wurde irgendwann aufgegeben und eine große von Wald umgebene runde Wiese auserwählt. Bei Überflug gab es da wunderbarerweise auch Windsack und Landebahnmarkierungen zu entdecken. Nach Landung und Zerren des Flugzeuges in den Windschatten einiger Baracken konnte der anschließende Regenguß halbwegs trocken überlebt werden und auch das Flugzeug am Wiederwegfliegen gehindert werden.

Anschließend gab es ausreichend Gelegenheit, den nun doch glücklich erreichten Flugplatz Bronkow in aller Ruhe zu inspizieren (menschliches Leben gab es im weiten Umkreis leider keines), da es bei der Rückholtour einige Verzögerungen gab. Ein übereifriger Rückholer scheiterte schon



vor der eigentlichen Abfahrt an dem den Flugplatz umgebenden Kfz-Sperrgraben (Der Verfasser erinnert sich noch mit Grauen an Erklärungsversuche wie: „... nur mit Hilfe dreier Lepos wieder ‘rauszubekommen“.)

Das Bestreben der Außenlande-Verweigerung wurde somit schon mit Rücksicht auf das Hängerzugfahrzeug in der Folge immer größer.

Sehr zu paß bei der Vermeidung von Außenlandungen kam dem Piloten die psychologische Schulung, die er während seiner Lehrzeit in der Akaflieg Berlin mit auf den Weg bekam.

Schon der pure Gedanke an eine vom Fabelwesen des Segelflugs in grauer Vorzeit entwickelte Beschwörungsformel wirkte wahre Wunder. Wie stark war jedoch erst der Effekt, wenn man jene Worte leise vor sich hinsäuselte. Es fällt schwer, sie ohne Weiteres in unsere Sprache zu übertragen. Sie bringt -frei übertragen- den Wunsch zum Ausdruck, jetzt gerade lieber doch noch nicht landen zu wollen und statt dessen ein wenig weiter zu fliegen (Anmerkung des Verfassers: Diese Verfahrensweise wur-

de im darauffolgenden Jahr, in dem Pilot Karge erstmalig ‘mit Zeugen’ (lies: doppelsitzig) ‘über’s Land’ fliegen durfte, von einigen Unwissenden nur müde belächelt (->halbstündiges Verharren in 200+-20m an der Position in Kyritz).

Nach diesem ersten Ausrutscher, bei dem das ausgeschriebene Dreieck etwas verfehlt wurde, gab es in der Folgezeit eine kontinuierliche Näherung an die Vorgaben der Wettbewerbsleitung, so daß gegen Ende tatsächlich noch zwei Tages regelgerecht absolviert werden konnten und die ASW15 plötzlich auf dem dritten Platz lag. Gerade diese überraschend gute Platzierung bestätigte den ersten Eindruck, daß man hier ein fliegerischer Pampel unter Gleichgesinnten war und somit keine Ehrfurcht vor den vermeintlichen Cracks haben brauchte.

Carsten Karge



Twin im Schnee

Was ein guter Flieger sein will, ist weiß angepinselt. Warum das so ist, haben sich sicherlich schon Generationen von Flugbegeisterten gefragt. Diverse Erklärungsversuche alter Hasen „Damit das Harz nicht weich wird“ werden geflissentlich überhört und neue Theorien gesucht. Die Vermutung „Damit sie sich im Win-

ter besser verstecken können“ erschien uns schlüssig, da man ja bekanntermaßen im Winter kaum einen zu Gesicht bekommt. Verschiedene Vorschläge zur Untersuchung dieses Phänomens wurden unterbreitet und schließlich fand sich eine kleine Gruppe kältetauglicher Akaflieger, um über Silvester auszuprobieren, wie



schneetauglich so ein Flugzeug wohl ist. Erste Auswirkungen des kalten Wetters ließen sich schon am Frühstückstisch ausmachen.

Das Briefing fand ca. 1 Stunde später statt, da Einige Schwierigkeiten hatten, ihren

Körper schnell genug auf Betriebstemperatur zu bekommen. Beim Verteilen der Dienste stellte sich heraus, daß es keinen gab, der sich freiwillig auf den Startwagen setzen wollte. (Warum ist der nicht beheizt!?). Diskussionen, ob man jemanden unfreiwillig darauf festketten könnte, führten zu nichts, so daß relativ schnell der Entschluss gefasst wurde, zum Sommersberg (Kammermark, Startbahn Süd) zu fahren. Guten Gewissens (Wenn der Sommersberger Startleiter viel zu tun hat, wird ihm warm) wurde der Twin eingesackt und der Bus mit Leuten vollgeschaufelt. Die AFVler konnten mit Mofa und Stratos selbst von Kammermark starten. Am Sommersberg angekommen zeigte sich recht bald, ob man nicht doch 5 statt nur 3 Paar Socken hätte anziehen sollen. Die Flugzeuge wurden lustig mit den Sommersbergern ausgetauscht. (Ein Flug im Bocian und man genießt es, daß man im Twin noch genug Platz hat, um einmal um den Sitz zu laufen) Gegen Ende war man einer Meinung, daß nächstes Jahr weitergehende Studien stattfinden müssen. Twin, Mofa und Stratos flogen allein nach Hause; die steifgefro-

rene Bodencrew wurde im Bus gestapelt und vom Beweglichsten nach Hause gefahren.

Untersuchungsergebnisse:

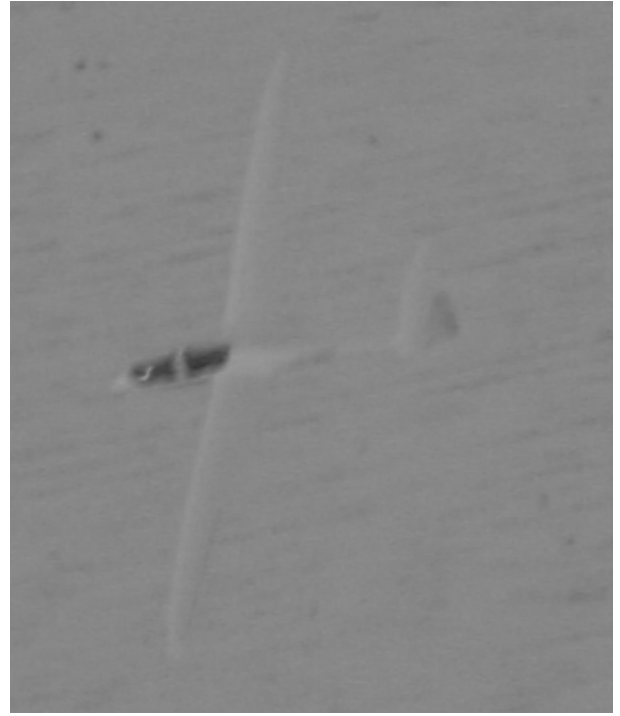
Verschiedene Bilder, die ich aus der Luft machen durfte, zeigen, daß von einem Twin nicht sehr viel mehr übrig bleibt als die Haube, welche zwecks besserer Tarnung auch noch weiß zu pinseln wäre. Im trauten Heim angekommen erwartete uns bald darauf ein außergewöhnliches Essen, welches Chefkoch Hallole gezaubert hatte. Zu später Stunde trudelten verschiedene partyhungrige Gäste ein, die sich nach konsequenter Nichtbeachtung seitens der Akaflieger nach einer Stunde wieder trollten, leider nicht ohne das ebenfalls angeschleppte Essen wieder mitzunehmen. Hätten wir Party gewollt, wären wir vermutlich in Berlin geblieben. Um nicht vor dem Kamin einzuschlafen, wurden Uralt-Dias ausgekramt und diverse peinliche Geschichte zum besten gegeben, welches die Zeit bis Mitternacht angenehm verkürzte.

Gegen Mitternacht stellten wir mit Schrecken fest, dass all unsere Uhren um ca. 20 min streuten,

so daß sich der genaue Zeitpunkt des Jahreswechsels nicht bestimmen lies. Es wurde eine neue Akafliegzeitzone proklamiert und der Zeitpunkt des Jahreswechsels spontan festgelegt (jetzt ? ... jetzt ! ... Prost! ...)

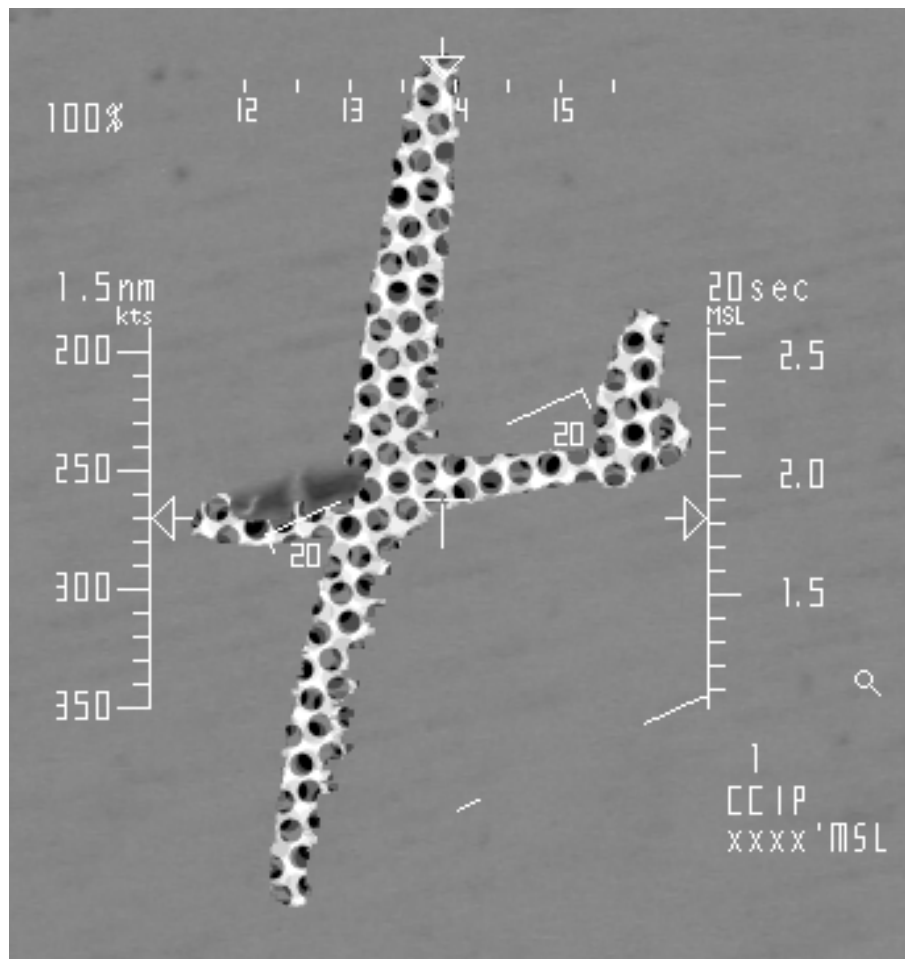
conclusio: Hypothese wurde widerlegt, weitere Studien werden folgen.

Versuchsdurchführung:
Jan Gutsche



Flugbild des Twins ohne Spezialgeräte

Flugbild des Twins mit TwinSpot®



Idaflieg Kunstfluglehrgang 2000

Am Idaflieg Kunstfluglehrgang 2000 in Nehresheim haben aus der Berliner Akaflieg Vadda und ich (Gero) teilgenommen. Da sich der Andrang aus den anderen Akafliegs in Grenzen hielt, wurde mit nur einem Doppelsitzer (einer ASK 21) und der Lo 100 von Helmut Müller („Füchsle“) geflogen. Als Lehrer waren WP und Sandsack die ganze Zeit da und Helmut einige Tage. Die Braunschweiger hatten zwar keinen da, der turnen lernen wollte, stellten aber mit ihrer Remo, Falk und Heinz die Schleppcrew.

Das Wetter war nur mittelprächtigt, oft warteten wir sehr lange (und manchmal vergeblich), daß sich die Wolkenbasis soweit an hob, daß es für zwei halbe Rollen reichte. Das war es nämlich, womit wir uns die meiste Zeit beschäftigten: Ein Schlepp auf 1000m überm Platz, ausklinken, halbe Rolle, Höhe abgleiten, halbe Rolle, landen. Wie man das von Fluglehrern erwartet, hatten die beim eigentlich einfachsten Teil dieser Übung, dem Höhe abgleiten, ständig was zu meckern: „zu schnell!“, „zu langsam!“ (obwohl die Fahrt konstant

zwischen 120 und 200 blieb), „Richtung halten!“. Als das dann langweilig wurde, gingen sie dazu über, uns absichtlich abzulenken und zu verwirren. „Wo ist denn der Flugplatz?“ (na unten! - äh, oben), „flieg’ mal auf das Schloß zu!“ (welches Schloß, wollen wir nicht lieber zu dem Wald da geradezu?) Schließlich konnten sie uns nur noch mit verzwickten Rätselaufgaben beeindrucken: „Dreh’ mal über Ost nach Süd!“ (Der Kompaß geht nicht auf dem Rücken, die Sonne steht unter dem Horizont, außerdem weiß ich so auf die schnelle nicht, ob’s vor- oder nachmittags ist, selbst wenn ich wüßte, wo dieser Platz ist oder wie er aussieht (wir waren wegen schlechten Wetters nach Ellwangen ausgewichen), könnte ich ihn nicht sehen, weil überall diese kleinen Cumuli rumstehen.)

Zur Prüfung sollten wir Rollen, Turns, Auf- und Abschwung und einen runden Looping fliegen. Das Ganze sollte immer schön gerade und rechtwinklig erfolgen. Uns erschien das ein bißchen zu langweilig, deshalb improvisierten wir: Statt Turns

flogen wir Männchen mit 20° Schiebewinkel und Viertelschraube um die Jupiterachse im Abgang. Beim Rollen einfach nur geradeaus zu fliegen, dazu ließen wir uns auch nicht ohne weiteres herab.

Allmählich hatten unsere Fluglehrer von unserer Widerspenstigkeit die Nase voll und wechselten die Taktik: Wir sollten nun alleine fliegen und sie diktierten ihre Nörgeleien auf ein geduldiges Tonband.

Die Sache hatte natürlich auch wieder einen Haken: Statt mit einem Flugzeug sollten wir jetzt mit der Lo 100 fliegen. Das Gerät ähnelt äußerlich alten Segelflugzeugen, besteht jedoch nur aus großen Leitwerken. Man hängt es genau wie ein Segelflugzeug beim F-Schlepp an einem Seil hinter ein Motorflugzeug. Während man nun aber bekanntlich beim Segelflugzeug mit kräftigen Ruderausschlägen die Fluglage kontrolliert, muß man bei der Lo 100 alle Ruder gerade halten, den Knüppel klemmt man am besten zwischen die Knie. Da sich auch Muskelzittern unmittelbar auf die Ruder überträgt, kann man die Nervosität des Piloten schon von weitem sehen.

Ruder blockieren alleine reicht jedoch nicht, man muß auch noch wissen, in welcher Stellung. Bei meinem ersten Start hatte ich eine ungeeignete Knüppelstellung gewählt. Ich wurde vom Boden weggerissen und war im selben Moment auch schon dabei, die Remo zu überholen, die immer noch nicht abgehoben hatte (ui ui ui). Die Lo 100 hat auch ihre guten Seiten: man braucht nur zu denken, was sie tun soll und schon passiert es. So hat wahrscheinlich außer mir und ein paar unvorsichtigen Mücken gar niemand mein blitzartiges Manöver mitgekriegt.

Nach dem Ausklinken beim Erreichen der Sicherheitsmindesthöhe von 1000m kann man sich dann ganz nach belieben um alle Achsen drehen. Um die Orientierung wiederzuerlangen, hält man einfach alle Ruder gerade und versucht anschließend mit Fingerspitzengefühl, die Erde wieder unter den Hintern zu drehen.

Die Landung besteht nach dem kurzen Gegenanflug aus einem ausgedehnten Kurvenslip, wobei man nicht vergessen sollte, zum Abfangen wieder eine normale Fluglage einzunehmen. Andern-

falls macht man es wie ich und es gibt einen lauten Plums. Hat man auch soviel Glück, dann bleibt vielleicht trotzdem alles heil (Puuh).

Irgendwann kam dann ein Prüfer, der sich unser Gewackel dann von unten ansah und durch geschickte Ablenkungsmanöver von WP dazu gebracht wurde, uns die Kunstflugtauglichkeit zu bescheinigen.

Auch wenn wir uns natürlich meistens in höheren Sphären bewegten, standen wetterbedingt auch andere Dinge auf dem Programm. Grisu von der Esslinger Akaflieg zeigte uns mit seinem Kunstflugmodell, was wir anderntags nachmachen sollten. Vadda kam mit seiner Gummi-

motor - JU 52 immerhin vom Boden weg, schaffte dann aber nur noch eine zweidrittel Rolle. Schlaubi (Mü) spielte zum Frühstück immer Kopf-an-Lampe-schlagen, Sandsack hatte Videos dabei mit unzähligen Flugzeug-abstürzen aber auch von wahren Helden des Kunstflugs. Außerdem spielten wir Tütenfußball und lauschten nachts den Mäusen unter unserem Zelt.

Wer Spaß am Achterbahn-Fliegen hat, sollte sich so einen Lehrgang nicht entgehen lassen. Es macht noch viel mehr Spaß, wenn man weiß, was man tut und was man besser nicht tut.

Gero Putzar



Hertel

Alle Jahre wieder zieht es Stadtmenschen im September ins Brandenburgische, um unter sachkundiger Anleitung erste Erfahrungen in Umgang mit einem Fluggerät zu sammeln. Das Ziel dieser Fluchtbewegung ist das Flugplatzgelände Kammermark, auf dem u.a. auch die Akaflieg ihren Flugbetrieb bestreitet.

Dabei wird der Kursteilnehmer, der sich in der Regel aus der Studentenschaft rekrutiert, zunächst einmal mit einigem Ungewohnten konfrontiert. Er muß sich zu Zeiten aus dem Bett begeben, zu denen er an den Wochenenden für gewöhnlich eher in selbiges steigt. Auf einen Weckdienst kann jedoch verzichtet werden, da dies von den arbeitsamen Beschäftigten des in unmittelbarer Anrainerschaft gelegenen Agrarbetriebes mittels minutenlangem Warmlaufenlassen monströser Gerätschaften, die den Namen Traktor wahrlich nicht mehr verdienen, kostenlos übernommen wird.

Nach einem üppigen Frühstück (das im Jahre 2000 allerdings erst erstritten werden mußte, da der

Sparwahn anscheinend auch Nicht-Politiker anzufallen scheint), der Verlesung des Fliegerwetters gespickt mit gelegentlichen Showeinlagen des Vortragenden und der Einteilung der Sozialdienste (Krankentransport und Häusliche Krankenpflege ausgenommen) stellt der Stadtmensch fest, daß man auch ohne Regen nasse Füße bekommen kann. Zwar fällt ihm angesichts des Feuchtbiotops in seinen Schuhen ein, daß irgendwann einmal das Wort „Gummistiefel“ in sein Gehör drang, aber wer gibt heutzutage schon zu, im Besitz solch Ziegenschänder-Utensils zu sein.

„Learning by doing“ heißt die Methode, die von dem Ausbilder-Team praktiziert wird, und so geht es sofort los, nachdem die Flugzeuge aus der Halle an den Start gebracht und gecheckt sowie der Start aufgebaut wurden und der Motor der Winde die Betriebstemperatur erreicht hat. Die Gefühle während des ersten Fluges dürften wohl so unterschiedlich sein, wie die Menschen es selbst sind. Mich beschlichen damals doch gewisse Gefühle der

Überforderung, als es während des Starts wie mit dem Katapult in die Höhe ging. Solltest du wirklich nach 50 Starts in der Lage sein, dieses Segelflugzeug allein sicher durch die Luft zu bewegen? Nun gut, es liegt in der Natur der Sache, daß dies nicht alle Kursteilnehmer in dieser kurzen Zeit schaffen können. Um so größer ist dann jedoch die Freude, wenn man es doch geschafft hat.

Nachdem man seinen ersten Flug erfolgreich überlebt hat, kommt die nächste Überraschung. Es ist die Tücke des Objekts (hier Segelflugzeug), daß dieses ohne

Zutun anderer an dem Ort verweilt, wo es jäh seinen Flug beendet hat. Somit ist die holde Schülerschar dazu verdonnert, das Flugzeug nach jeder Landung wieder zum Start zurückzuschieben. Würde es sich um einen Start handeln, wäre dies für manche Teilnehmer noch erträglich. Daß Segelfliegen aber so in Arbeit ausarten kann, war für diese Piloten in spe außerhalb jeder Vorstellung.

Mit Grausen gelangt man sodann zu der Erkenntnis, daß SCHIEBEN zur Hauptbeschäftigung während des Kurses wird. Erschwerend kommt hinzu, daß



die Flugzeuge im Laufe der Zeit immer weiter landen, da die Flugschüler immer mehr selbst den Knüppel in die Hand nehmen. Dies hat dann gelegentliche Unmutsäußerungen und sehnüchtige Blicke nach dem Golf, der eigentlich als Rettungswagen auf dem Flugplatz steht, zur Folge. Nach ungeprüften Schätzungen kann sich dabei die täglich zurückgelegte Wegstrecke durchaus auf bis zu 30 km belaufen. Folglich läßt sich die Motivationskurve im Laufe des Tages am besten mit dem Graphen der Funktion $1/x$ vergleichen. Zum

Feierabend nimmt das Schiebe-Tempo erheblich ab. Man gewinnt des öfteren den Eindruck, als einziger das Flugzeug zu bewegen, während der Rest der Truppe sich hauptsächlich mit den Händen abstützt. Sportwissenschaftlern wäre der Kurs ob dieser unmöglichen Bewegungsabläufe eine schier unendliche Fundgrube.

Zudem mutiert eigentlich bei jedem Hertellehrgang mindestens ein Kursteilnehmer vom homo sapiens zum homo pittykus. Zwar verlaufen die Mutationen unterschiedlich schnell, gemein ist

ihnen aber, daß der Betreffende i.d.R. am Abend nur unter großen Mühen bis hin zum operativen Entfernen aus den Fahrzeugsitzen seinen Lieblingsplatz verläßt. Dabei wird das arme Gefährt sowieso hinreichend geknechtet, da Hochgeschwindigkeitsversuche beim Seileausfahren aber auch Übungen für eine Teilnahme bei „Wetten daß ...?“



(Wieviele Personen passen auf ein Mercedesdach) vorgenommen werden. Überhaupt scheint Laufen aus der Mode zu sein. Unterdessen lautet die klassische Frage unter Kursteilnehmern: „Kommt jemand mit?“, wenn sich wieder einmal ein KFZ in Bewegung setzt. Man fährt unterdessen mit seinem Privatwagen an den Start!

Dennoch gab es anscheinend einige Leute, die immer noch nicht ausgelastet waren, so daß sich unterdessen die Tradition des Moon-Car-Race etablierte. Zweckentfremdung wäre wohl eher das zutreffende Wort für dieses Vergnügen, denn als Sportgerät (wie auch bei der Modelleisenbahn) wird ein Gegenstand mißbraucht, der ja eigentlich für Kinder gedacht ist. Nun gut, was einen strammen Belastungstest durch Chuck (Pilot) und Sambal (Beiwagen) übersteht, muß für Kinder einfach sicher genug sein. Wurden die Matadore von der AKAFLIEG noch im Jahr 1999 von Jens „Massa Moon“ Wölcke auf die Plätze verwiesen, schienen sie in der Zwischenzeit ihre Technik ob dieser Schlappe maßgeblich verbessert zu haben, so daß 2000 die prompte Revanche

kam und Chuck den Vorjahreschampion in seine Schranken verwies. Dies verwunderte die wissende Zuschauerschaft etwas, da die Insider annahmen, der Vorjahreszweite habe sich hauptsächlich auf Bewegungen in der Luft konzentriert. Aber auch die anderen Mitglieder der AKAFLIEG zeigten sich in Höchstform. Wird da eine Trendwende weg vom Flugsport eingeleitet?

Grundsätzlich wohl nicht! Obgleich die neue Fluglehrergeneration sich etwas von den althergebrachten Tradition verabschiedet hat. So weigerten sich die Fluglehrer des Jahres 2000, den „Freifliegern“ ihre Ehrerbietung zu zollen. Einziger wackerer Streiter wider den Verweigerern war Anderle. Auch die Durchsetzung der Zwangsmaßnahmen bei Verstößen gegen Grundregeln fliegerischen Verhaltens wurde nicht genügend durchgesetzt. Im Gegenteil. Fluglehrer verhinderten gar erzieherische Maßnahmen durch Hinweise. Dementsprechend werden die Stimmen immer lauter, die eine Kodifizierung dieser gewohnheitsrechtlichen Regeln mit entsprechenden Durchsetzungsregularien for-

dern. Ein diesbezügliches Projekt soll in Arbeit sein.

Allgemein hat man unterdessen den Eindruck, daß das Fliegen eigentlich sekundär ist (zumal, wenn man seine eigenen Flüge schon absolviert hat). Nach dem Frühstück gelingt es nur unter massivem Polizeieinsatz, das Haus kurzzeitig zu räumen. Dementsprechend spärlich ist die Zahl der Wackeren, die die Flugzeuge ausräumen. Danach setzt eine nicht endende Bewegung von und zum Haus ein. Mit den Einkäufern verschwindet dann noch einmal ein wesentlicher Teil von Nichteinkäufern. Kommt die Zwischenmahlzeit am Start an, liegt der Flugbetrieb komplett darnieder. Was ist schon der Start eines anderen gegen das wohlige Füllegefühl im eigenen Bauch?! So kann es dann passieren, daß nicht näher genannte Personen erst den Start durchsagen und sodann in den Pitty steigen, um die Seile zu holen.

Man läßt es halt ruhiger angehen! Gott sei Dank spielte für diese Strategie das Wetter in beiden Jahren mit. Ansonsten hätte es wohl einer strafferen Organisation bedurft. Trotzdem muß man speziell den Fluglehrern den

Respekt für ihre Leistung zollen. Speziell bei Fluglehrer Karge (O-Ton: Giesecke) war der Verschleiß ob der erheblichen Belastung bemerkbar. Ich möchte jedenfalls nicht jeden Tag zig Mal mit mir anfangs unbekannten Menschen ins Flugzeug steigen, um es dann trotz der kreativen Flugmanöver des Vordermanns dennoch sicher nach unten zu bringen. Speziell bei einem Flugschüler des Lehrgangs 2000 hielten die am Boden Verbliebenen bei seinen Endanflügen des öfteren den Atem an. Wie mag es da dem Fluglehrer ergangen sein?

Den wackeren Leuten ist jedenfalls zu wünschen, daß die Tradition der Hertellehrgänge nicht abreißt. Obgleich es immer schwieriger werden wird, genügend Kursteilnehmer zu akquirieren. Wie oben erwähnt: Laufen ist aus der Mode! Wer dies bezweifelt, stelle sich kurzzeitig an die Fahrstühle im Gebäude der Juristischen Fakultät der HUB. Es ist erstaunlich, wie hoch der Anteil der Kommilitonen ist, die nicht in der Lage sind, zwei Stockwerke zu laufen.

Lars Gatschke

Ith



Irgendwer hatte irgendwo (und irgendwann) einmal von dem famosen Bergzug bei Bisperode erzählt, an dem man im Herbst, wenn daheim nur noch kurze Platzrunden angesagt waren, so viel und so schnell fliegen kann, wie man will.

Nach einem trüben Tag spät im Oktober, an dem die einzig spaßige Beschäftigung das Ausprobieren, wie weit weg man vom Platz mit den 400m Ausklinkhöhe fliegen kann, ohne im Acker zu landen, war, sagte der Wetterbericht für den übernächsten Tag kräftig

böige Südwestwinde an. Das roch stark nach Ith. Und so nahmen wir sicherheitshalber den Twin III nach Berlin mit. Alles weitere würde sich schon finden. Als wir (Fanto, Chuck und meine Kleinigkeit) am nächsten Abend auf dem Berliner Ring Richtung Potsdam fuhren, fiel uns Rotkäppchen ein. Vielleicht will er ja auch mit... „Die Sachen kannst Du später packen! Sag uns, wo Du wohnst!“. Nach ganz wenigen Telefonaten (ca. 5-10) hatten wir Rotkäppi aufgegriffen und brausten nun nach Bisperode weiter.

Um 2:00 Uhr schlugen wir auf dem Flugplatz auf (und der Bulli in einem Sandhaufen ein). In der Unterkunft waren nur noch ein paar schlafunwillige Halbwüchsige wach, die wir aber schon nach dem fünften „hee, irgendwoher kenne ich Dich“ als halbe Akaflieg Aachen identifizieren konnten. Genau wie wir hatten sie sich äußerst spontan für einen Ausflug nach Bisperode entschlossen.

Am nächsten Morgen konnte es nach Frühstück und Aufrüsten (bei den Aachenern schlauerweise in umgekehrter Reihenfolge) und einer kurzen Einweisung durch Eingeborene auch gleich losgehen. Chuck und ich probierten zuerst den Hang aus, zunächst in maximaler Höhe direkt am Flugplatz, nach und nach jedoch immer tiefer, schneller, weiter. Erstaunlicherweise gab es immer welche, die noch tiefer und noch schneller flogen. Diese hatten dann auch bezeichnende Namen wie „Danger“ oder so. Der ganze Hang trug, und zwar so unanständig gut, dass die Einheimischen ihren Schülern verboten, tief zu fliegen. Und so konnte man die 25km von Bisperode bis zu den Ithwiesen in einer Höhe abbrau-

sen, in der man in Kammermark längst mit gezogenen Bremsklappen dem T entgegenschweben würde. Es war wirklich unglaublich: das Einzige, wofür es sich in Kammermark im Herbst lohnt zu fliegen, nämlich der Blick von oben in der Endanflugkurve aus dem Westen in den rot-gelbgesprenkelten Wald, gab es hier im Überfluss und eher so nebenbei (auch im wörtlichen Sinne). Und vor allen Dingen ohne die schmerzhaft Gewissheit, dass man nur noch höchstens 30 sec. bis zum Aufsetzen hat, quasi Genuss bis zur Sättigung.

Schnell waren die vereinbarten 2 Stunden verstrichen und Fanto und Rotkäppi übernahmen für die nächsten 2¹/₂ Stunden das Kommando.

Nachdem Chuck ein Nickerchen gehalten hatte (auch Mitfliegen kann anstrengend sein), war er so fit, um diesmal vor mir einen Fallschirm zu grapschen und vorne Platz zu nehmen (mir ist immer noch nicht klar, wie das passieren konnte!). Obwohl der Wind weiter aufgefrischt hatte, war der Hang wie leergefegt. Die Lösung lag 1000m über uns. Dort hatte sich ein ganzer Schwarm Flugzeuge zum lethargisch-

bewegungslosen „In-die-Sonne-gucken“ versammelt. Eine Welle!!! Schnell hinein, aber! Das langsame Vorfliegen, wie es einige Nachzügler praktizierten, funzte nicht, und schon nach 15min. verlor Chuck die Nerven und fing mit Kurbeln an. Im Nu hatten wir ein paar hundert Meter gewonnen und konnten nun im Schleichflug die Welle erklimmen. Die Luft war vollkommen tot und doch ging es immer höher. Die bewegungslos unter uns ruhende Landschaft wurde mehr und mehr von langgestreckten Schatten bestimmt, und auch die Farben des Himmels, die zuvor aus hellen Pastelltönen bestanden, wurden immer stärker durch dunkle grau-blaue Strukturen ersetzt. Einen Sonnenuntergang gab es nicht. Es gab höchstens eine etwas dunklere und eine etwas hellere Himmelsrichtung.

„Sieben-Sieben von Bisperode, bitte zur Landung“ zerstörte die Ruhe. Aber gab es da nicht diese LS8, die auch mit „...77“ endete? Die musste er gemeint haben... hoffentlich. Erst als nach einer längeren Pause mit „Eins-Acht-Sieben-Sieben“ präzisiert wurde, beendeten wir die Träumerei und

schossen aus 1200m volles (Stau-) Rohr nach Bisperode.

Nach einem köstlichen Mal (sogar Hallole hätte neidisch geguckt) fing man abends dann (wie immer bei Segelfliegern, die dann unter Ihresgleichen Bier abpumpen) damit an, Heldengeschichten des Tages zu erzählen. Ganz besonders eindrucksvoll fand ich den Loggerschrieb von „Vomit“. Der ganze Flug bestand in der Hauptsache aus einem fetten Balken von 25 km Länge, der sich erst nach hartnäckiger Bearbeitung mit der „Lupe“ in viele fast exakt parallele Linien, die jeweils höchstens einige Meter voneinander versetzt waren, auflöste. In Ermangelung eines eigenen Loggerschriebs ist hier der Flug von Vomit abgedruckt. Qualitativ würde er aber sich auch nicht von unserem unterscheiden. (Der „Hauptbalken“ besteht übrigens aus 25 Flugwegen...)

In der folgenden Nacht erlebten Fanto und ich (Chuck und Rotkäppi bezogen strategisch klug den Bus) eine besondere Überraschung. Einer der Schlafsacknachbarn hatte, wie er am nächsten Morgen erklärte, eine „Erkältung“. Ich persönlich würde es eher als „Röchel-Kotz-

Hochzieh“-Infekt bezeichnen. Es klang wirklich schaurig. Wir waren immer erleichtert, wenn ein anderer mit lautstarkem Schnarchen den RKH-Patienten übertönte. Jedoch würden alle noch so abartigen Beschreibungen die Tatsachen verharmlosen. Darum verzichte ich hier auf weitere Ausführungen. Festgehalten sei noch, dass Fanto mehrmals glaubte, wiederbeleben zu müssen. Draußen guckte ein Aachener nicht schlecht, als ich mich mit (und noch im) Schlafsack aus der warmen Werkstatt verzog. Wenn der gewusst hätte...

Am nächsten Tag waren Schauer angesagt. Derweil Fanto und Rotkäppi am Hang brausten, schauten Chuck und ich uns die Sache von der Seite, d.h. vom Ith aus, an. Zwei in Formation fliegende Flugzeuge, die während unseres Aufstiegs dicht über den Baumwipfeln hinwegpiffen, gaben uns einen kleinen Vorgeschmack auf das, was wir uns oben auf der Hangkante zu sehen erhofften. Schmählichst wurden wir enttäuscht! Der Wachturm, den wir eingenommen hatten, wurde komplett gemieden. Es wagte sich keiner auch nur in Sichtweite. Deswegen wanderten wir auf

dem Kamm los in Richtung Ithwiesen. Nach ungefähr 2 km erreichten wir den riesigen Steinbruch, der für schwach windige Tage eine Wende markierte. Dort flogen dann sehr zu unserem Erstaunen die ganzen Flugzeuge, die wir eigentlich zum Fototermin auf dem Turm erwartet hatten, an uns vorbei Richtung Bisperode. Merkwürdigerweise kamen sie nicht wieder zurück, was uns wiederum dazu veranlasste, den Rückweg anzutreten. Zum Glück, denn bald fing es an zu nieseln.

Als wir wieder am Flugplatz ankamen, wurde gerade alles (bis auf unseren Twin) abgerüstet. Als nach kurzer Zeit der Schauer vorüber war, meldeten Chuck und ich unsere Flugbedürfnisse an, und der Tower wurde eigens für uns wieder in Betrieb genommen (hydraulische Klapptreppe!!!). Leider gab es nun keine Welle und der Wind kam aus Süden. Ab und an musste man sich vor Schauern an die andere Ecke des Hangs flüchten. Bei den kleineren Schauern klappte das auch immer.

Die Abreise fiel uns schwer. Vor allen Dingen die Verabschiedung von den Aachenern hatte unsere

ganzen Tag nach Herzenslust in
der Landschaft herumzischen
kann und abends zum Sunset
vom Tower aus der Welle zur
Landung gebeten wird...

Ich freue mich auf das näch-
ste Abfliegen!

Konstantin Gründger

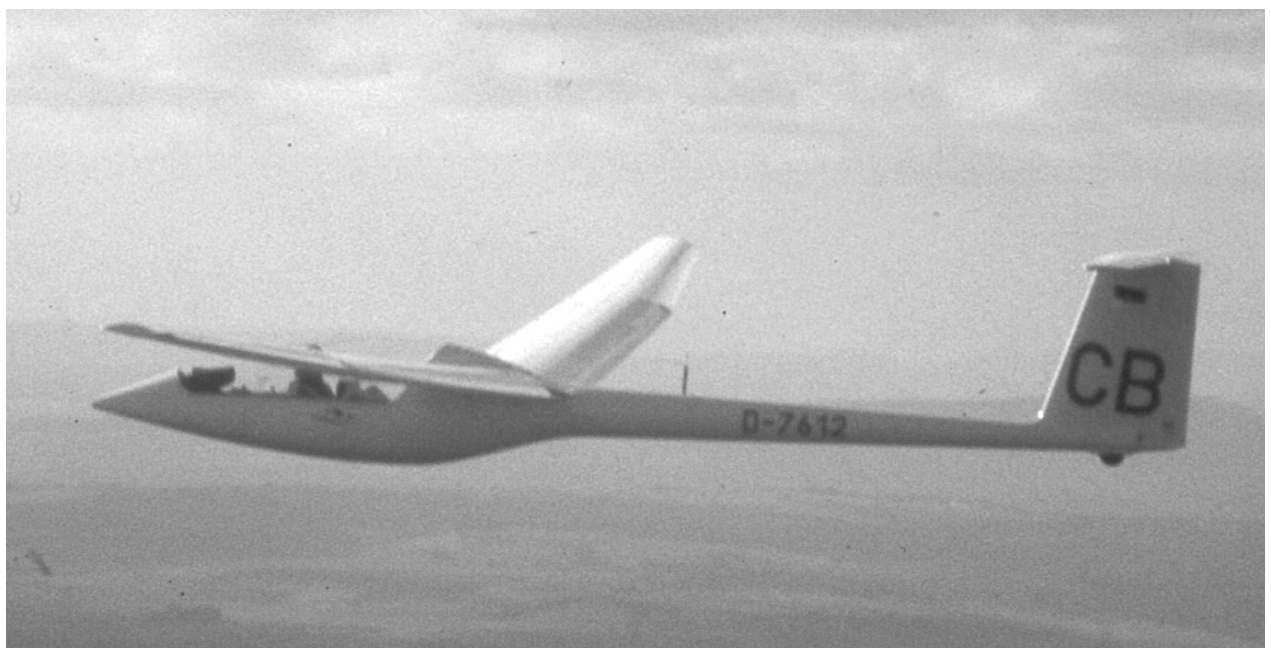
Stim-
mung
etwas
ange-
kratzt:
„Morgen ist
wieder Süd-
west ohne
Schauer und ein
Platz in der ASH25
frei!!! Tschühüss“.
Trotzdem waren wir
alle von Bisperode
begeistert. So ein
Abfliegen wünscht man
sich. Nicht, daß ich etwas
gegen Ziellandewettbewerbe
hätte. Aber wenn man den

Abfliegen in Kammermark

und die Spontanität des Lebens

Das Ende des 10. Monates im Milleniumjahr naht und wieder verspürt man das gleiche Unbehagen. Wird's noch mal gehen oder bleibt nur das Übliche zu tun? Egal, es werden viele Leute da sein und die Fete am Abend vor Sonntag steigt auf jeden Fall. Und tatsächlich, so schwach wie der Wettersommer ausfiel, endete auch unsere Flugsaison. Gott sei Dank konnte Karsten Koppel viele tolle Videos über uns zeigen, so daß die Zeit zwischen frühem Nachmittag und Abendessen auf angenehme Weise überbrückt werden konnte. Die von Hallole vorzeitig angebotene Feuerzangenbowle tat ein Übriges. So

waren alle recht vergnügt ... bis auf Fanto. Regelmäßig die Wetternachrichten verfolgend wurde irgendwann in ihm ein Schwellwert überschritten: Sturm aus Südwest im Norden Deutschlands und in Niedersachsen. Jetzt mußte mit Bisperode telefoniert werden. Alles klar: Gute Hangflugbedingungen am Ith sind zu erwarten und wir können kommen. Von Fantos Spontanität mitgerissen, beschlossen Chuck, Robin, Quietscher, Vadda, Möhl, Anderle, Gordon, Urmel und ich, mit dabei sein zu wollen. Als Fluggerät wurden beide Twins und die B12 ausgesucht. Die Devise lautete nun: früh ins Bett, um 4:00 h aufstehen, Abrüsten



und Abfahrt. Einige Akaflieger hatten's noch eiliger und fuhren bereits Mitternacht los. So stand der Twin III bereits in der Startwarteschlange als der Rest auf dem Flugplatz Bisperode eintraf. Der Wind blies kräftig quer zum 22 km langen Ith, und unzählige Flieger aus vielen Regionen konnten sich stundenlang am Grat tummeln. Zu allem Überfluß gab es noch gute Cumulus-Thermik, und wer wollte, konnte sich in beachtlichen Höhen von den harten Schlägen am Hang erholen. Wohl dem, der unter ähnlichen Bedingungen seinen ersten 50er zu absolvieren hat. Allerdings „Ohne Fleiß kein Preis“, was bedeutet, daß es Start und Landung bei derartig gutem Flugwetter sehr in sich haben. So war zu beobachten, daß volle Ruderausschläge nicht unbedingt dazu führen, ein häufigeres Aufsetzen (auch mit der Flügelspitze) zu vermeiden. Da in der Kürze der Zeit der Ausbildungsbetrieb nicht verlagert werden konnte, hatte man als Flugschüler das Glück, dem Stress der Fluglehrer und Scheinpiloten gelassen folgen zu können. Nach dem Abrüsten in Bisperode waren die Flugzeuge nun endgültig für den

Winter eingemottet und alle Beteiligten genauso überglücklich wie fix und fertig.

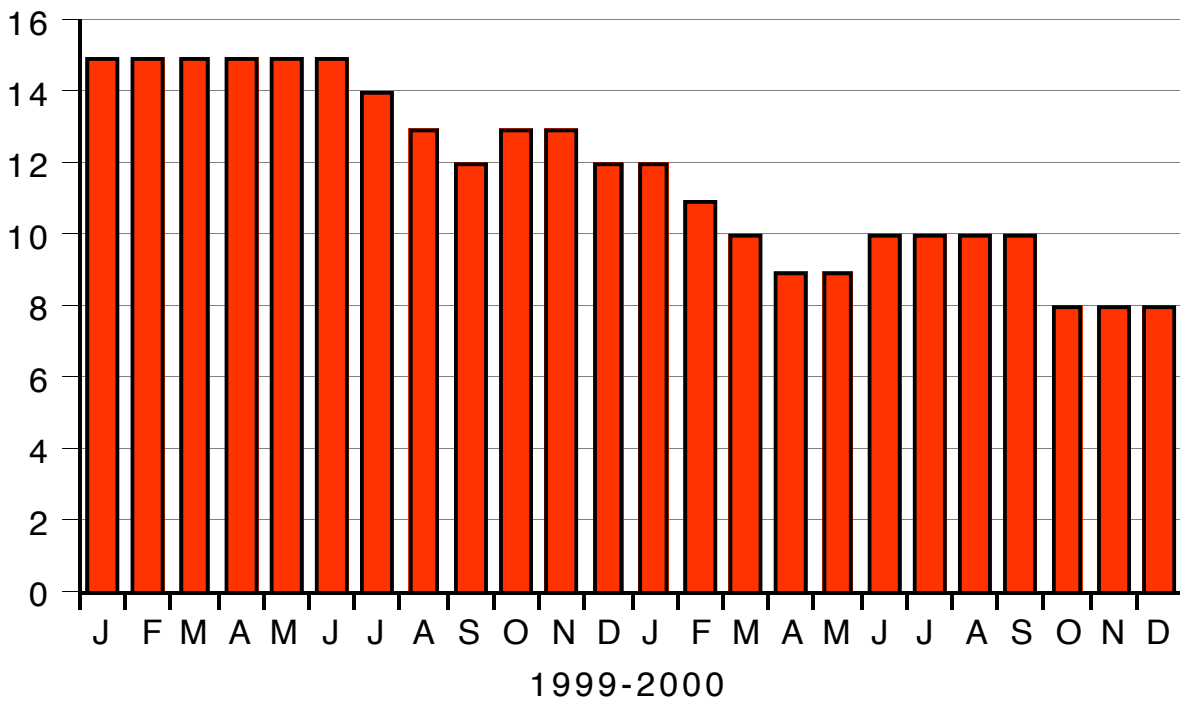
Bernd Sammler



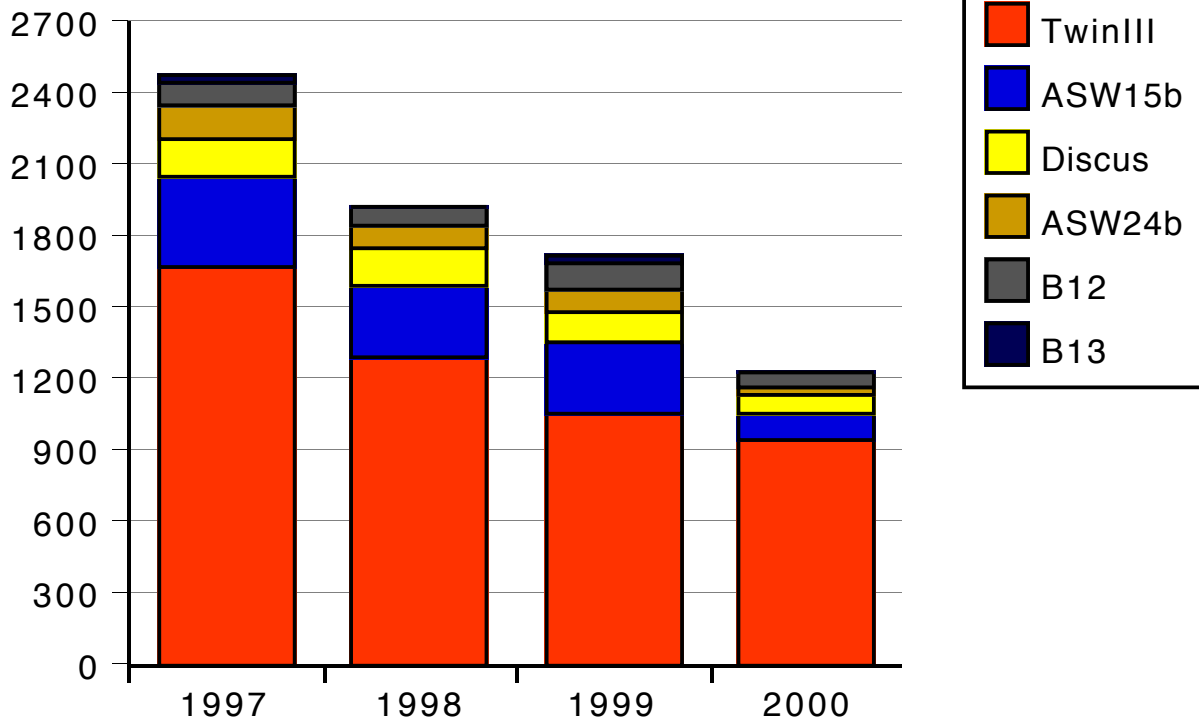
42 Fliegen in Zahlen



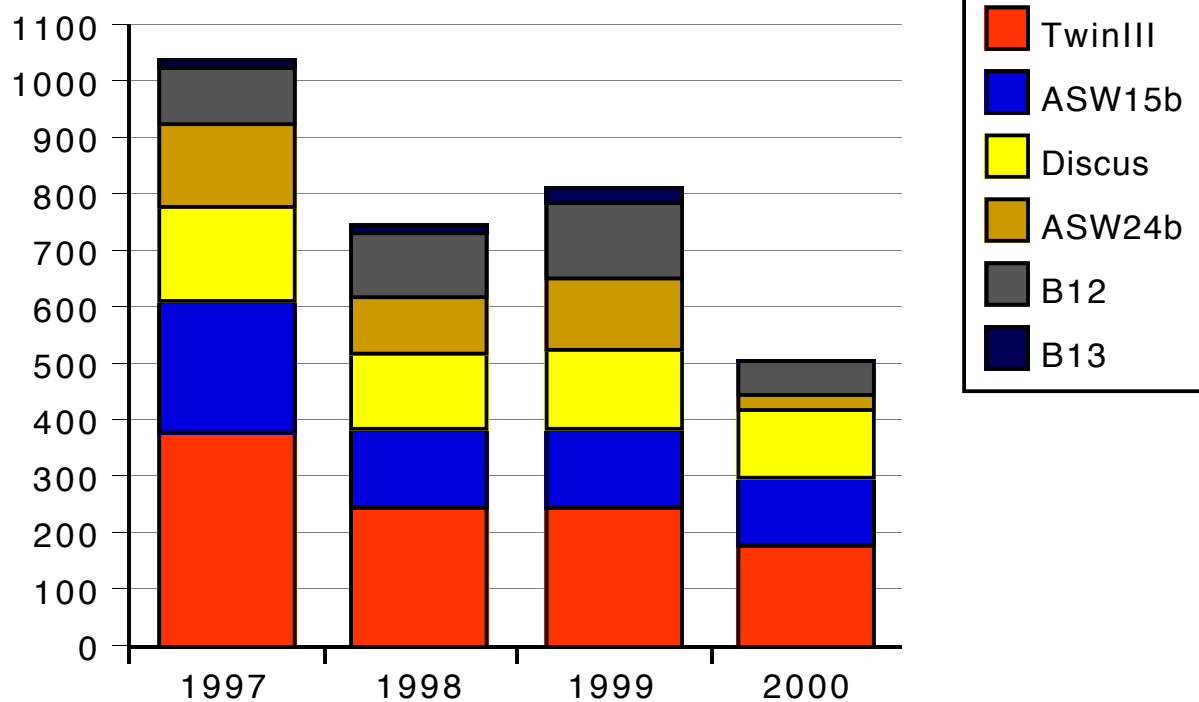
Glorreiche Aktive



Starts



Stunden



Aus der Altherrenschaft

Unsere Alten Herren



Grundhoff/Schmiderer/Wagner luden am 24.März 2000 zum ready for takeoff der Aquila A210 ein. Heiner Neumann war der Erste, der mit dem Vogel „in die Luft gehen durfte“. Die Flugerprobung ist in der Zwischenzeit abgeschlossen.

Wer mehr über Aquila erfahren will, kann unter www.aquila-aero.com nachsehen.

Bernward Miny

hat seine Pulsar zwischenzeitlich auch in der Luft. Sie soll herrlich fliegen nach eigener Auskunft.

Karsten Koppel

hat sich für die Nord-Ost-Blockmeisterschaften im Segelflug qualifiziert.

Heiner Neumann

hat nicht nur den Erstflug der Aquila A210, sondern auch deren gesamte Flugerprobung durchgeführt und hat jetzt ganz viel Zeit zum Fliegen, da der in den beruflichen Ruhestand getreten ist.

Neue Mitglieder

Martin Nietzer
Inken Peltzer
Stefan Anders (geb. Gernhardt)
Friedrich-Wilhelm Backhaus
Sven Kaßbohm
Bernd Bühler
Matthias Schubert
Matthias Bergner
Michael Rottberger

Hans Joachim Wefeld,
unser langjähriger Vorsitzender der Altherrenschaft und Chronist, hat sich aus gesundheitlichen Gründen von der aktiven Flieger-ei zurückgezogen. Er wurde zum Ehrenmitglied der Akaflieg ernannt. Das Heft 7 seiner Schriftenreihe mit dem Titel „Die vor uns flogen“ hat bisher einen regen Zuspruch gefunden. Die erste Auflage ist bereits restlos vergriffen. Eine zweite Auflage dieses bemerkenswerten Rückblicks von Johnny auf die Geschichte der Altherrenschaft wird ab August 2001 verfügbar sein. Das Heft kann über die Akaflieg bezogen werden.

Nicht wie lange man sich kennt oder wie oft man Kontakt hat, ist entscheidend und damit wertvoll, sondern wieviel beide Seiten von diesen Kontakten profitieren (Auszug aus dem Abschiedsbrief unseres verstorbenen AH Rolf Model).

Von uns gegangen sind

Otto Lentz im 89. Lebensjahr am 05.07.1999,

Hans-Jürgen Dudenhausen am 16.08.1999 (seine Frau verstarb am 31.10.1999),

Horst von Damm am 12.08.1999 im 90. Lebensjahr,

anfang des Jahres 2000 95-jährig Walter Stender,

Dr. Klaus Kopfermann am 22.02.2000,

und Rolf Model (90) am 16.04.2001.

Wir halten Sie in Ehren!

Ingrid Maßwig

Unsere Alten Damen und Herren

46 Unsere Alten Damen und Herren

Adam, Volkmar	Hager, Günter
Ahrens, Gerd	Hefer, Dr. Gerd
Alwes, Detlef	Hermannspann, Fred
Aminde, Prof. Dr. Hans-Joachim	Herz, Konrad
Anders, Stefan (geb. Gernhardt)	Hoffmann, Ekbert
Backhaus, Friedrich-Wilhelm	Hofmann, Christoph
Behrndt, Dieter-Detlef	Horn, Ulli
Beil, Franz	Jaquemotte, Klaus-Peter
Bergner, Mathias	Kahle, Wulf
Bertram-Röpling, Dr. Sabine	Kaßbohm, Sven
Bethge, Prof. Dr. Heinz	Kassner, Dr. Jochen
Blech, Georg	Kauffmann, Konrad
Bloem, Dr. Theodor	Kleimann, Manfred
Blumberg, Dieter	Knopf, Dr. Eike
Bose, Shibani	Kopetsch, Roland
Braun, Peter	Koppel, Karsten
Bremer, Gregor	Krahn, Rudolf
Brönner, Dietrich	Kranz, Curt
Bühler, Bernd	Lachenmann, Dr. Rudolf
Bunk, Helmut	Laucht, Dr. Horst
Dörfler, Dr. Thomas	Lentz, Jörg
Dörfler, Siegfried	Lentz, Jutta
Döring, Rainer	Leutz, Achim
Dörrscheidt, Dr. Arno	Leutz, Valeska
Etzold, Dr. Frank	Leyh, Uwe
Friedrich, Holm	Luz, Edith
Friedrich, Prof. Dr. Frank	Luz, Ingo
Friedrichs, Ernst-Günter	Märtin, Dr. Herbert
Ganschow, Hermann	Maßwig, Ingrid
Giesecke, Wolfgang	Maßwig, Klaus
Griese, Hans-Jörg	Mattig, Hans-Werner
Gröllmann, Peter	Mehlhose, Rainer
Grundhoff, Peter	Menzel, Herbert

Mertins, Brigitte
Mertins, Kai
Micke, Horst
Molzen, Michael
Nasseri, Dr., Mohammad
Neumann, Eduard
Neumann, Heiner
Nietzer, Martin
Oehler, Prof.Dr. Claus
Paulke, Reiner
Peltzer, Inken
Peter, Uwe
Pleizier, Martin
Prautsch, Dr. Werner
Reich, Dieter
Rodloff, Gerd
Röpling, Jörg
Rosch, Hartmut
Ross, Hannes
Rottberger, Michael
Schaller, Isabel
Schmiderer, Alfred
Schmidt, Helmut
Schmidt, Leo
Scholz, Ingo
Schönleber, Doris
Schönleber, Gerhard
Schönleber, Ulrich
Schönleber, Ulrike
Schreck, Gerhard
Schubert, Matthias
Selle, Rainer
Sommer, Peter
Specowius, Winfried
Speidel, Dr. Lothar

Stemme, Dr. Rainer
Thomas, Prof. Dr. Hans-Joachim
Thorbeck, Prof. Dr. Jürgen
Tolksdorf, Irmgard
Uebel, Giselher
Ulrich, Petra
Urzynicok, Frank
Vießmann, Klaus
Voigt, Dieter
von dem Hagen, Gerd
Wagner, Markus
Weck, Hans Jürgen
Wefeld, Prof. Hans-Joachim
Wegner, Ralf
Werner, Wilhelm
Zelter, Burkhardt
Zimmermann, Jochen

Ehrenmitglied:
Remm, Horst

(Diese Namensliste wurde nach
den postalisch erreichbaren Mit-
gliedern erstellt.)

Geschafft haben ...

...Robin den Fallschirmpacker

...Kaiser, Chuck, Rotkäppchen,
Gero und Torsten den Werkstatt-
leiter

...Gero und Vadda die Kunst-
flugberechtigung

...Gero, Vadda und Fanti die
Fluglehrerlizenz

...Chuck die Fluglehreranwärter-
schaft

...Catharina, Kaiser, Torsten den
PPL-C

...Vadda den PPL-B

desweiteren schaffte...

... die ILA-Messeleitung durch
Knebelvertrag mit der idaflieg
die Ausstellung der Berliner
Winde zu erzwingen

...Vadda, durch „Bruchmelder
Neonröhre“ aufmerksam gewor-
den, beim Ausparken des Tatra
Folgenschweres von der Win-
denmotorhaube abzuwenden.

...Chuck, an seinen italienischen
Kleinwagen nach jahrelangen
Bedenken endlich einen Haken
zu schrauben und diesen dann
aber gleich richtig mit dem B13-
Hänger auszutesten.

...Quickie, jegliche Leichtbau-
versuche an schwergewichtigen
Prototypen durch Schmieden
eines neuen B12-Fahrwerkshe-
bels zu unterbinden

...ein wegen Vorstands-Immu-
nität nicht näher Bezeichneter
auf der Rückfahrt von einem
Besuch bei den Münchnern bei-
nahe sämtliche Bus-Insassen
durch ungeahnte Verhaltenswei-
sen zu verblüffen*

nicht geschafft haben...

...Chuck und Möhl es, Catharina
von einer angekündigten Außen-
landung zurück zu holen. Einen
Strich durch die Rechnung
machte Catharina, die es sich
anders überlegte, einen Bart aus-
kurbelte und zum Platz zurück-
flog. Ein Stündchen später trafen
dann auch die Rückholer wieder
ein...

...Lotty
einen achtstöckigen russischen
Zupfkuchen zu bauen

...Max
transparente Kassenführung

...Akaflieg
B13-Motorlauf im Fluge

... noch Akaflieg
Jungaktiven Adrian zur Mitarbeit
anzuregen

...Flugzeugschleuder
Rückfahrt von der ILA2000

+++urgent newsflash+++
Kaiser hat es wieder nicht
geschafft Navigationsprobleme
zu vertuschen (s. auch die letzte
Ausgabe). Hier ein Mitschnitt
des Funkverkehrs:

Kaiser: „Wie weit ist es von Per-
leberg nach KM?“

Bodenfunkstelle: „Ungefähr 35
km.“

Kaiser: „Dann komm ich jetzt
besser nach Hause.“

... eine halbe Stunde später...

Kaiser: „Ich bin jetzt an der
Autobahn. Es gibt hier auch ein
paar Fischteiche.“

Bodenfunkstelle: „Du bist in
Neustadt-Glewe!“

Kaiser: „Das kann nicht sein, ich
bin doch von Perleberg nach
Norden geflogen.“

...einige Minuten später...

Kaiser: „Es gibt hier einen Flug-
platz mitten im Wald.“

Bodenfunkstelle: „Du bist in
Neustadt-Glewe!“

Kaiser: „Ich werde dann hier
landen.“

Kurze Zeit darauf kam die tele-
fonische Nachricht, das er sich
einen F-Schlepp nach Hause lei-
stet. Eis wäre mit Sicherheit teu-
rer geworden.

*

Diese Begebenheit war so ver-
rückt, daß sie noch heute ab und
zu von den damals Beteiligten
besprochen wird und auch dem
Rest nicht verschwiegen werden
darf:

Es fing schon gut vor der eigent-
lichen Abfahrt an. Der Letzte, der
noch von der Busbesatzung fehl-
te und noch ein wenig gesucht
werden mußte, war der spätere
Hauptdarsteller. Endlich gefun-
den, setzte sich dieser -ziemlich
gut gelaunt- auf den Platz neben
mich und zündete sich selbstver-
ständlich erstmal einen Glimm-

stengel (Tabakwaren hatte ich bis zu jenem Tag noch nie in seinen Händen gesehen) an. Auf die freundlichen Ermahnungen und darauffolgenden „Unterlassungsklagen“ (Rauchverbot in sämtlichen Fahrzeugen der Akaflieg lt. jährlich bestätigtem Beschluß von anno dazumal) der anderen Insassen reagierte er -von einem breiten Grinsen begleitet- mit totalem Unverständnis.

Als wir in die verkehrsmäßig unübersichtlichere Münchener Gegend kamen, forderte ich Navigationsunterstützung an, da es mehrere Alternativen abzufahren gab. Ich schaute hilfesuchend zu meinem Beifahrer, da es hinten im Bus bis auf ein paar tiefe Atemgeräusche schon verdächtig still war. Von dort war wohl keine Unterstützung zu erwarten.

Auch mein Beisitzer war völlig stumm und fungierte als aufmerksamer Verkehrsbeobachter, indem er die zur nächtlichen Stunde leergefegte Straße vor uns intensiv auf Hindernisfreiheit überprüfte: Er wirkte dabei relativ abwesend und reagierte überhaupt nicht auf meine wiederholten Anfragen.

Sekunden -die mir unendlich vor-

kamen, da die potentielle Ausfahrt in bedrohliche Nähe rückte- später kam dann endlich doch eine (unerwartete) Regung. Er kurbelte das Fenster herunter und hustete (vermeintlich rücksichtsvoll) aus dem Fenster. L

d
s
alle
d
h

Der in der letzten Reihe schlafende Rest h
er
F
g
weiß teilweise bis heute nicht, was da eigentlich los war.

Ich fuhr noch bis zur nächsten Tankstelle, wo wir die größten Spuren (die ganze rechte Bus-Fensterseite war nicht mehr transparent) beseitigten.

Bei den Bayern wurde alles als ein Beweis für eine gelungene Fete gewertet.

Personelle Besetzung 99/00

mehr oder weniger aktiv waren:

Vadda	Stephan Bergmann	-10/00
Kaiser	Konstantin Gründger	
Hans	Ulrich Heine	-8/99
Christiane	Christiane Hoppmann	
chuck	carsten karge	
Svenni	Sven Kaßbohm	-7/99
Catharina	Catharina Lutterbeck	-4/00
MadMax	Max Michaelis	-12/99
Inken	Inken Peltzer	-9/99
Rotkäppchen	André Petzer	10/99-
Gero	Gero Putzar	
Robin	Robin Putzar	
Fanti	Michael Rottberger	-10/00
Möhl	Torsten Sadowski	
Sambal	André Schüttpelz	-2/00
14	Holger Wächter	-3/00
Wau/Well	Adrian Wolf	6/00-

	1999	2000
Vorsitzende(r)	Catharina	Möhl
Stellvertreter	Möhl	Robin
Schatzmeister	MadMax	Kaiser
Schreiber	chuck	chuck
Werkstattleiter	Möhl	Möhl
Gebäude/Anlagen	Sambal	Christiane
Winde/Bus	Quickie	Rotkäppchen
Wissenschaft	Gero	Gero
PR/Internet	Robin	Robin
Flugbetrieb	Catharina	Sambal
Ausbildungsleiter	Urmel	Urmel
Jugend	Hans	Kaiser
Kassenprüfer	Ko/Kugel	Kugel/Ko

51 Personelle Besetzung 99/00

Danke!

Als Akademische Fliegergruppe verfügen wir über keine regelmäßigen Einnahmen und sind auch keinem Institut der TU Berlin angeschlossen.

Wir sind daher auf finanzielle Unterstützung durch unsere Ehemaligen (sog. Alte Damen und Herren) angewiesen. Sie allein können natürlich nicht die großen Summen aufbringen, die für die Durchführung unserer Forschungsvorhaben erforderlich sind. Hierbei steht uns die Industrie vor allem mit Sachspenden hilfreich zur Seite.

Wir möchten es daher nicht versäumen, Ihnen allen an dieser Stelle zu danken und hoffen weiterhin auf eine gute Zusammenarbeit.

Besonderer Dank gilt der Technischen Universität Berlin, die uns Werkstatt und Büro zur Verfügung stellt und es uns ermöglicht, ihre Einrichtungen für wissenschaftliche Arbeiten zu nutzen.

Unsere Spender

Folgende Unternehmen haben unsere Aktivitäten in den letzten beiden Jahren mit Geld- und Sachspenden unterstützt:

aerokurier	Bonn
AGA Gas GmbH & Co KG	Berlin
Andreas Müller Reifen-Service	
Aquila Technische Entwicklungen GmbH	Schönhausen
B&V Büroeinrichtungen	Berlin
Bakelite AG	Duisburg
Brillux König & Flügger GmbH & Co. KG	Berlin
Brunke, Kalle	Hannover
Carborundum Deutschland	
CHEM-TEC Bert H. Naujoks GmbH	Mülheim
Continental AG	Berlin
Cooper Tools	Besigheim
Deutsche Goodyear	Berlin
Erwin Salzinger	Steinfurt
FESTO AG & Co.	Esslingen
flieger magazin / Top Special Verlag GmbH	München
FLIEGERREVUE / FlugVerlag	Berolina GmbH
Franz Aircraft Engines Vertrieb GmbH	Rott am Inn
Gaugler & Lutz oHG	Aalen-Ebnat
Gemmel, Hans-Erich, & Co. GmbH	Berlin
Gerd Heinssen Baustoffe GmbH & Co	Horneburg
Hans-Erich Gemmel & Co	Berlin
Hermes Schleifmittel GmbH & Co.	Hamburg
HKL Baumaschinen GmbH	Falkenhagen
Hohndel-Desch Antriebselemente	Berlin
Hydro Consult	Berlin
Keil Elektronik GmbH	Grasbrunn
Makita Werkzeug GmbH	Duisburg
medipart GmbH	Berlin
Necumer-Produkt GmbH	Bohmte

Optimol Ölwerke Industrie GmbH	München/Berlin
Otter GmbH	Berlin
Paul Hartmann AG	
Phytec Meßtechnik GmbH	Mainz
Räder-Vogel	Berlin
Reuss / SVA GmbH & Co. KG	Mannheim
Schmid & Wezel GmbH & Co.	Maulbronn
SectorCon GmbH	Berlin
Starcke GmbH & Co.	Melle
TyczkaMinol GmbH	Leipzig
VARTA Autobatterien GmbH	Schwandte
Vereinigte Schmirgel-und Maschinenfabriken AG	Hannover
Wer liefert was? GmbH	Hamburg

Alle Spender sind herzlich eingeladen, sich in unserer Werkstatt in Berlin oder unserem Flugplatz in Pritzwalk/Kammermark ein Bild vom Fortgang unserer Projekte zu machen.

Schriftenreihe der Akaflieg Berlin

Selbstverlag

- Heft 1** **40 Jahre Akaflieg Berlin**
1960, 53 Seiten, 36 Abbildungen
- Heft 2** **Chronik Akaflieg Berlin 1920 - 1976**
1977, 109 Seiten, 81 Abbildungen
- Heft 3** **Berliner Hochschüler am Himmel**
Hans Joachim Wefeld
1993, 131 Seiten, 67 Abbildungen
- Heft 4** **Ostdeutsche Hochschüler am Himmel**
- Ein Rückblick 1920 - 1945 -
Hans Joachim Wefeld
1994, 192 Seiten, 120 Abbildungen
- Heft 5** **Mitteldeutsche Hochschüler am Himmel**
- Ein Rückblick 1920 - 1945 -
Hans Joachim Wefeld
1995, 200 Seiten, 140 Abbildungen
- Heft 6** **75 Jahre Akaflieg Berlin**
1920 - 1995
Hans Joachim Wefeld
1995, 140 Seiten, 120 Abbildungen
- Heft 7** **Die vor uns flogen...**
Schicksale und Resultate einer Altherrenschafft
Hans Joachim Wefeld
1999, 160 Seiten, 90 Abbildungen

Zur Geschichte der deutschen Akafliegs

Die Hefte 3 bis 5 dieser Schriftenreihe enthalten erstmalig die Geschichte sämtlicher Akafliegs, Flugtechnischen Arbeitsgemeinschaften und artverwandter Gruppen im ehemaligen Gebiet des Deutschen Reiches von 1939, jedoch mit Ausnahme der „alten Bundesländer“ der Bundesrepublik.

In mehrjähriger Arbeit hat der Verfasser, ein Berliner Akaflieger, alle erreichbaren Quellen und Informationen aus der Luftfahrtliteratur, aus Archiven und von Zeitzeugen zusammengetragen. Vergleichbare Veröffentlichungen zu dieser Trilogie gibt es nicht.

Interessenten wenden sich bitte an die Akaflieg Berlin.