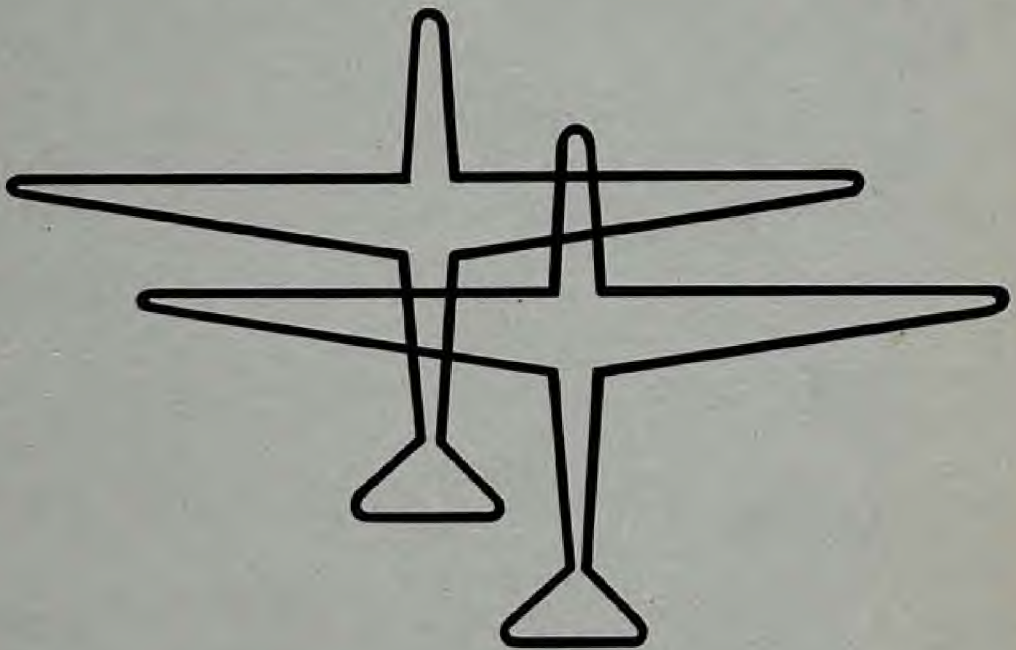


A K A F L I E G K A R L S R U H E



JAHRESBERICHT
1959



Dr.-Ing. Mario-Michael v. Loën

Moselstraße 20
D-61273 Wehrheim
Tel. 06081 / 5 66 49
Fax 06081 / 5 66 10

JAHRESBERICHT NR. VIII

der

AKADEMISCHEN FLIEGERGRUPPE E.V.

an der

TECHNISCHEN HOCHSCHULE KARLSRUHE

WISSENSCHAFTLICHE VEREINIGUNG IN DER INTERESSENGEMEINSCHAFT
DEUTSCHER AKADEMISCHER FLIEGERGRUPPEN
(IDAFLEG)

BERICHTSZEIT:

1. 1. 1959 – 31. 12. 1959

Inhalt

	Seite
A) Verwaltungsangelegenheiten	3
B) Praktische Tätigkeit	4
C) Wissenschaftliche Tätigkeit	8
D) Veranstaltungen, Allgemeines	12

HERAUSGEBER: **AKAFLIEG KARLSRUHE**, TECHNISCHE HOCHSCHULE KARLSRUHE,
KAISERSTRASSE 12 – TELEFON 25457 – BANKKONTO BADISCHE BANK NR. 38218
POSTSCHECKKONTO KARLSRUHE 41260

DRUCK: OTTO BERENZ, WALDSTRASSE 8

V O R W O R T

Dieser Bericht wurde in der Absicht zusammengestellt, all denen Rechenschaft zu geben, die durch ihre verständnisvolle und großzügige Hilfsbereitschaft das Fortbestehen und Wachsen unserer Vereinigung ermöglichten.

Das hier Niedergelegte zeichnet in knappen Zügen das vergangene Jahr nach, wie wir von der Akademischen Fliegergruppe es erlebten, was wir erreichten, was uns versagt blieb. Wir schrieben diese Zeilen in der dankbaren Gewißheit, daß ein fester Kreis alter und neuer Freunde diesen Jahresbericht erwartet.

A. Verwaltungsangelegenheiten

1.) Vorstandswahlen

Der Vorstand, der im November 1958 seine Tätigkeit aufnahm, setzte sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

1. Vorsitzender: Dipl.-Ing. Ludwig Leineweber
2. Vorsitzender: cand. chem. Karlheinz Beerbohm
3. Vorsitzender: cand. mach. Wolfgang Scholten

Am 14. Februar übergab der 1. Vorsitzende sein Amt an Herrn cand. mach. Henrik Kurschwitz.

Von der Mitglieder - Hauptversammlung am 19. Juli 1959 wurden folgende Herren in den neuen Vorstand gewählt:

1. Vorsitzender: stud. mach. Thomas Dickmann
2. Vorsitzender: cand. el. Theo v. Keller
3. Vorsitzender: stud. el. Heiner Trescher

Während der 2. und 3. Vorsitzende ihre Tätigkeit im Nov. 59 aufnahmen, wird Herr Thomas Dickmann sein Amt als 1. Vorsitzender im Februar 1960 antreten.

2. Altherrenschaft

Von der Mitgliederversammlung der Altherrenschaft am 14. November 1959 wurde der alte Vorstand wiedergewählt. Er setzt sich wie im Vorjahr aus folgenden Herren zusammen:

1. Vorsitzender: Dipl.-Ing. Helmut Knülle
2. Vorsitzender: Oberbaurat Dipl.-Ing. Oskar Angstmann
1. Beirat des Vorstandes: Regierungsgewerberat Dipl.-Ing. Josef Langendorf
2. Beirat des Vorstandes: Dipl.-Ing. Heinz-Otto Brütisch

3.) Neuerwerbungen

Durch Vermittlung unseres A.H. Oberbaurat Angstmann konnten wir zwei Mercedes Personewagen vom Typ 170 V günstig erwerben. Eines dieser Fahrzeuge soll unseren alten 170 V ersetzen, der bei einem unverschuldeten Unfall im vergangenen Sommer vollständig zerstört wurde.

Die Firma Lanz in Mannheim überließ uns auch in diesem Jahre einen neuen Lanz Bulldog, der uns für viele Arbeiten eine große Hilfe war.

Im Sommer wurde uns ein alter VW-Bus geschenkt, der unseren alten ausgedienten Bus ersetzen sollte. Er wurde aber leider nicht mehr zugelassen, sodaß wir immer noch auf der Suche nach einem geeigneten Werkstattfahrzeug sind, das wir für unsere Arbeiten dringend benötigen.

B. Praktische Tätigkeit

1.) Werkstatt

Im März des Berichtsjahres wurde nach etwa einjähriger Bauzeit unsere Ka 6 BR fertig.

Viel Arbeit bereitete uns unsere Klemm 107 B, die wir seit dem Frühjahr für Forschungsflüge des Meteorologischen Instituts unserer Hochschule einsetzen. Da die Maschine an keinem Tag ausfallen durfte, verwandten wir viel Zeit auf Wartungsarbeiten.

Im Juli wurde unser L-Spatz 55 bei einer Außenlandung stark beschädigt. Die Reparaturarbeiten konnten nach 6 Monaten abgeschlossen werden.

2.) Flugbetrieb

Motorflug

Im Berichtsjahr flogen wir mit unserer Motormaschine vom Typ Kl 107 B insgesamt 330 Stunden bei 1300 Starts. Zwei Mitglieder erwarben den Flugzeugführerschein für Privatpiloten. Ein Lehrgang mit sechs Teilnehmern befindet sich zur Zeit noch in Ausbildung.

Soweit es die Wetterverhältnisse erlauben, machen wir seit Juni mit unserer Motormaschine täglich einen meteorologischen Aufstieg in größere Höhe. Diese Aufstiege werden für das Meteorologische Institut der Technischen Hochschule Karlsruhe unter Professor Dr. M. Diem ausgeführt und dienen dem Problem "Reinhaltung der Luft".

Segelflug

Flugzeiten und Startzahlen der einzelnen Maschinen im Berichtsjahr:

Doppelraab V6 (Schulmaschine)	77 Stunden bei 542 Starts
L-Spatz 55 (Leistungseinsitzer)	122 Stunden bei 207 Starts
Kranich III (Leistungsdoppelsitzer)	96 Stunden bei 394 Starts
Ka 6 BR (Leistungseinsitzer)	211 Stunden bei 229 Starts
Insgesamt	506 Stunden bei 1372 Starts

Im März konnten wir unseren selbstgebauten Leistungseinsitzer Ka 6 Br einfliegen, mit dem uns im Laufe des Jahres eine Reihe schöner Dauer-, Höhen- und Streckenflüge gelang, die wir zum Teil zur Wertung im dezentralisierten Wettbewerb des Deutschen Aero-Clubs meldeten. In diesem Wettbewerb belegten wir in Baden-Württemberg in der Einzelwertung der Leistungsklasse den fünften und sechsten Platz, in der Nachwuchsklasse den ersten Platz. Zwei Mitglieder erwarben den amtlichen Luftfahrerschein Klasse II. Das Silberne Leistungsabzeichen erflogen sich vier Mitglieder, zwei Mitglieder errangen das Goldene Leistungsabzeichen mit einem Diamanten.

Ende März und zu Pfingsten veranstalteten wir auf unserem Flugplatz in Karlsruhe-Forchheim zwei Fluglager, die sowohl der Schulung als auch dem Leistungsflug dienten. Im Juni nahmen wir an den auf dem Flugplatz Karlsruhe-Forchheim stattfindenden Deutschen Segelflugmeisterschaften mit unserer Ka 6 teil und konnten den achten Platz in der Standardklasse belegen. Ein Bericht des Piloten über den Wettbewerb folgt auf den nächsten Seiten.

Mitte Juni brachten wir unseren Kranich III nach Bremen zur Herstellerfirma, um eine Reparatur durchführen zu lassen, die wir nicht selbst vornehmen konnten.

Im Juli mußte außerdem unser L-Spatz 55 zur Reparatur in die Werkstatt, da er nach einem Streckenflug in schwierigem Gelände gelandet werden mußte und dabei zu etwa 40% zu Bruch ging. In der ersten Augushälfte fuhren unsere fortgeschrittenen Piloten für je eine Woche mit Kranich III und Ka 6 nach Aigen im Ennstal und Reutte in Tirol, um Alpensegelflug zu betreiben. Die Unternehmung litt zwar unter schlechtem Wetter, trotzdem gelangen mehrere längere Flüge. Anfang Oktober beendeten wir den Flugbetrieb und brachten die Flugzeuge zur Durchführung der notwendigen Überholungs- und Reparaturarbeiten in die Werkstatt.

Deutscher Segelflug-Wettbewerb

Mario v. Loën

Der Deutsche Segelflugwettbewerb 1959 wurde vom 21.6. bis 5.7. auf dem Flugplatz Karlsruhe-Forchheim, sozusagen direkt vor unserer Haustür ausgetragen. Wir waren daher sehr glücklich, als uns die Möglichkeit geboten wurde, unter diesem für uns günstigen Umstand am Wettbewerb teilnehmen zu können. Die Wahl fiel auf mich als Piloten und ich war stolz darauf, die Akaflieg vertreten zu dürfen.

Ich möchte im folgenden einen Bericht des Wettbewerbs geben, so wie ich ihn erlebte.

Ein Vergleich von Flügen, die an verschiedenen Tagen des Jahres ausgeführt werden, ist wegen des entscheidenden Wettereinflusses immer sehr schwer. Ein Segelflugwettbewerb dagegen bietet die Möglichkeit, fliegerische Leistungen unmittelbar zu vergleichen. Wir hatten somit die Gelegenheit, den Stand unserer segelfliegerischen Ausbildung zu erkennen.

Für mich war der Wettbewerb ein fürchterlich aufregendes Erlebnis, für die Mannschaft war er eine kameradschaftliche Probe. Der erste Tag, der 22. Juni, wurde mit einem Dreiecksflug Karlsruhe - Mühlacker - Bruchsal - Karlsruhe eröffnet. Der Flug wurde jedoch nicht gewertet; er galt als Trainingsflug unter Wettbewerbsbedingungen.

An diesem Tage war ich sehr verwirrt. Die vielen Funkgespräche zum Nachholen der Mannschaft, das An- und Abmelden an den Wendepunkten, das Einhalten von bestimmten Höhen, das "Kurbeln" in einem "Bart" zusammen mit 20 und mehr Flugzeugen mit oft nur wenigen Metern Abstand, das Fliegen in einer Wolke mit anderen Maschinen, alles war neu und ungewohnt. Nach einer Umrundung des Dreiecks landete ich wieder in Forchheim und lag wertungsmäßig etwa in der Mitte des Feldes.

Nach zwei Regentagen kam der erste Wettbewerbstag: ein Zielflug mit Geschwindigkeitswertung nach Lorch am Rhein mit Rückkehr (153 km). Wieder eine Neuheit für mich: nicht nur das Ziel war zu erreichen, es galt auch schnell zu sein. Es kam sehr darauf an, zum günstigsten Zeitpunkt die Startlinie zu überfliegen. Man konnte sie jedoch mehrmals passieren, wobei immer die letzte Überflugszeit zählte. Nach dem ersten Überflug mußte ich beinahe bei Graben wieder landen. Schnell kehrte ich um und legte mich "kurbelnd" in der Nähe der Startlinie auf die Lauer. Nach einiger Zeit sah ich H. Huth, einen erfahrenen Wettbewerbspiloten, mit großer Geschwindigkeit die Startlinie überfliegen. Das war das Zeichen für mich. Verbissen verfolgte ich ihn, doch der Abstand zwischen uns wurde immer größer und über Mannheim war ich wieder allein. Von da flog ich weiter nach Lorch, meldete mich dort über Funk an, notierte mir die ausgelegten Erkennungszeichen und flog ohne weitere Schwierigkeiten nach Forchheim zurück. Nach der Landung sagte man mir, daß ich den zweiten Platz in meiner Klasse erreicht hatte.

Für den nächsten Tag, den 25. Juni, war ein 200 km - Dreiecksflug vorgesehen. Den meisten Piloten gelang es jedoch wegen des schlechten Wetters nicht den Flugplatzbereich zu verlassen. Auch ich mußte "daheim" bleiben. Einige, die frühzeitig losgeflogen waren, fanden unterwegs bessere Wetterbedingungen, doch das Ziel erreichte keiner. Nach diesem Tage lag ich noch an vierter Stelle in der Gesamtwertung.

Wieder kam ein Regentag. Der nachfolgende Tag wurde besser und es wurde ein Zielflug mit Geschwindigkeitswertung nach Egelsbach (111 km) ausgeschrieben. Das Wetter erwies sich aber doch als so schlecht, daß nur die Hälfte der Teilnehmer am Ziel ankam. Ich konnte Egelsbach glücklicherweise erreichen. Zwar hatte ich eine schlechte Zeit, doch war ich wenigstens nicht "abgesoffen". Gesamtwertung: sechster Platz.

Für den 29. Juni war wieder ein Zielflug nach Egelsbach angesetzt, aber kein Pilot konnte das Ziel erreichen. So kam ich denn auch nur mit großer Mühe bis kurz vor Heidelberg, wo ich landen mußte. Gesamtwertung: fünfter Platz.

Die allgemeine Stimmung zu dieser Zeit war wegen der ungünstigen Wetterlagen sehr tief gesunken. Viele erfahrene Flugzeugführer fühlten sich vom Glück betrogen. Für uns war es wieder ein Beweis, daß Karlsruhe wettermäßig nicht sehr günstig liegt und wir schreiben unsere gute Platzierung in diesem Wettbewerb vor allem unserer "Schlechtwettererfahrung" zu.

Am 3. Juli war ein Zielflug nach Ulm in geknickter Bahn über die Segelflugschule Hornberg ausgeschrieben. Wieder erreichte niemand das Ziel. In der Nähe von Waiblingen mußte ich aufgeben und landen. Gesamtwertung: wieder sechster Platz.

Endlich brachte der 4. Juli die langersehnten, guten Überlandflugbedingungen. Ein 300 km Dreiecksflug, Karlsruhe - Donaueschingen - Nabern/Teck - Karlsruhe, wurde angesetzt. Während der ersten 50 km gab es kaum eine Landemöglichkeit, worauf man uns vor dem Start hingewiesen hatte. Die fehlenden Landemöglichkeiten wurde mir auch beinahe zum Verhängnis. In der Nähe von Forbach im Murgtal war ich "abgesoffen" und suchte, rings von Bergen eingeschlossen, verzweifelt günstige Aufwinde. Durch das Funkgerät hörte ich die beruhigende Stimme meines Mannschaftsführers, der mir sagte, es gäbe in Forbach eine Landemöglichkeit. Später sagte er mir, daß er den Stausee des dortigen Kraftwerkes meinte. Nach bangen 20 Minuten ging es jedoch wieder aufwärts und verhältnismäßig gut kam ich bis Donaueschingen. Danach flog ich in 3000 m Höhe entlang der Rauhen Alb in Richtung Nabern. Das Wetter wurde schlechter, dennoch erreichte ich den zweiten Wendepunkt. Zwischen Nabern und Stuttgart lag eine ausgedehnte Abschirmung, die keinen Aufwind mehr brachte. Lediglich vier Piloten der Standardklasse erreichten noch vor Ausbildung der Abschirmung Karlsruhe. Aus 1200 m Höhe setzte ich dann zum letzten Streckenflug an und kam mit einem Sprung über den Zaun bis vor das Empfangsgebäude des Stuttgarter Flughafens. Der Funkverkehr hatte gut geklappt: Meine Mannschaft erwartete mich bereits. Mit 7,5 Stunden war dies mein längster Flug während des Wettbewerbs. Damit erreichte ich wieder den vierten Platz in der Gesamtwertung.

Ein Zielflug mit Geschwindigkeitswertung nach Offenburg und zurück stand am 5. Juli auf dem Programm. Es klappte zunächst alles gut. Man durfte diesmal den Wendepunkt in beliebiger Höhe überfliegen. Ich war dabei sehr hoch, und man erkannte mich kaum. Auf dem Rückweg verließ mich jedoch das Glück. Den Flugweg wollte ich der Aufwinde wegen über die Hornsgrinde verlegen, doch ich gelangte nicht mehr über die Hangkante und es ging erbarmungslos abwärts. Nur mit Mühe konnte ich gerade noch aus einem engen Tal herausfliegen, um in Kappelrodeck zu landen. Zwei Drittel aller Teilnehmer hatte es jedoch geschafft und so rutschte ich am letzten Tage auf den achten Platz, den schlechtesten, den ich bisher inne hatte.

Vor Beginn des Wettbewerbs hatten wir jedoch selbst dieses Ergebnis nicht für möglich gehalten.

Daß wir mit den "Alten Hasen" ein wenig mithalten konnten, zeigt uns, daß in unserer Gruppe Schulung und Leistungsflug richtig betrieben werden.

C. Wissenschaftliche Tätigkeit

1.) Schleppseiluntersuchungen

Unsere Untersuchungen über die Verschleißursachen von Windenschleppseilen konnten zu einem vorläufigen Abschluß gebracht werden.

Sie umfassen jetzt im Einzelnen eine Seilstatistik, eine Erprobung verschiedener Seilkonstruktionen unter unterschiedlichen Bedingungen im praktischen Flugbetrieb, Biegewechselversuche bei verschiedenen Belastungen und Rollendurchmessern und eine rechnerische Untersuchung des Beanspruchungszustandes der Seildrähte. Ein eingehender Bericht ist fertiggestellt, der zu einem späteren Zeitpunkt durch Material- und Gefügeuntersuchung ergänzt wird.

Die Untersuchungen ergaben übereinstimmend das Kreuzschlagseil mit 7 x 7 Drähten als günstigste Konstruktion, zeigten jedoch, daß das bis jetzt verwendete Seil von 4,2 - 4,5 mm Außendurchmesser überbeansprucht ist. Es werden Vorschläge für die Konstruktion eines stärkeren Seiles gemacht, mit dem höhere Startzahlen bei weniger Seilrissen möglich sein werden. Ferner sind entsprechend den Ergebnissen der Biegewechselversuche Grenzwerte für die Rollendurchmesser der Seilführung angegeben, deren Unterschreitung die Lebensdauer des Seiles wesentlich verkürzt. In einem Schlußabschnitt sind Richtlinien über die Behandlung des Seiles im Flugbetrieb zusammengestellt, die sich aus langjährigen praktischen Erfahrungen ergeben haben.

2.) Ein neuer Umformer für Wendehorizonte

In zunehmendem Maße wird der Wendehorizont auch im Segelflugzeug zu einem unentbehrlichen Hilfsmittel. Leider haben die herkömmlichen Geräte zusammen mit dem notwendigen Zubehör ein untragbar hohes Gewicht. Der Kreisel eines Wendehorizontes wird nach dem Induktionsprinzip mit 350 bis 500 Hz, und 24 bis 36 Volt angetrieben. Bürsten, die stets störungsanfällig sind, werden auf diese Art und Weise zwar vermieden, dafür muß aber aus dem vorhandenen Gleichstrom-Bordnetz, das meist aus einer Batterie gespeist wird, erst der erforderliche Wechsel-, bzw. Drehstrom erzeugt werden. Für diesen Zweck gab es bisher nur relativ schwere Motorgeneratoren, die außerdem noch einen sehr schlechten Wirkungsgrad haben und somit große Batterien benötigen.

Die Akaflieg Karlsruhe hat aus diesem Grund einen neuartigen Umformer mit geringerem Gewicht und besserem Wirkungsgrad entwickelt. Das Kernstück des neuen Umformers bilden zwei Transistoren, die mit einem Transformator als Wechselrichter arbeiten. Es ist dabei beson-

ders der große Temperaturbereich zu berücksichtigen, innerhalb dessen die Transistoren unter Umständen während eines Fluges arbeiten müssen. Deswegen wurde ein Gegentaktwechselrichter gewählt, dessen Frequenz durch die Sättigungseigenschaften des Trafoeisens bestimmt wird. Er besitzt einen sehr guten Wirkungsgrad. Außerdem beeinflussen die Transistordaten die Funktion des Gerätes kaum, sodaß mit dieser Anordnung sehr günstige Ergebnisse zu erzielen sind.

Die beiden Transistoren arbeiten vorwiegend als Schalter, die den Transformator über die beiden Teile der Primärwicklung abwechselnd in der einen und in der anderen Richtung durchmagnetisieren. Bei Eintritt der Sättigung erfolgt jeweils die Umsteuerung dadurch, daß die Rückkopplungsspannung zusammenbricht, der gerade leitende Transistor aufhört zu leiten und die Magnetisierung des Eisens damit zurückgeht. Dadurch kehrt sich aber auch die Rückkopplungsspannung um und öffnet den anderen Transistor. Der Transformator wird jetzt nach der anderen Seite durchmagnetisiert usw.

Die Kurvenform des Wechselstromes ist nicht sinusförmig, was jedoch in diesem Falle von untergeordneter Bedeutung ist. Ein kleiner Kondensator muß die Umschaltspitzen wegnehmen, damit die Transistoren spannungsmäßig nicht überbeansprucht werden. Die Frequenz ist nur von der Sättigungsinduktion, dem Eisenquerschnitt, der Windungszahl des Transformators und der Betriebsspannung abhängig, bleibt also in einem weiten Temperaturbereich praktisch konstant. Die Sekundärspannung des Transformators ist von der Betriebsspannung abhängig und kann durch ein entsprechendes Übersetzungsverhältnis für den jeweils vorliegenden Wendehorizont gewählt werden. Eine Hilfsphase ist zum Antrieb des Kreisels notwendig; sie wird in der üblichen Weise über einen Kondensator erzeugt.

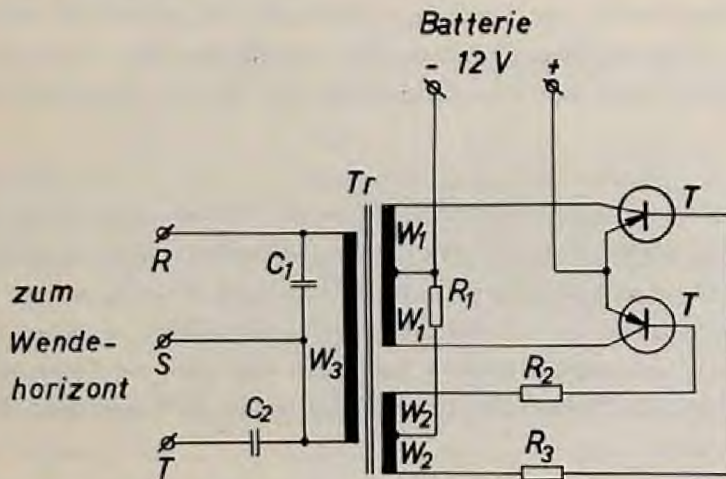
Einige Daten mögen die Vorteile des neuen Transistorgerätes bestätigen:

	Transistorumformer	Motorgenerator
Betriebsspannung	12 V	12 V
Anlaufstrom	1,6 A	9 A
Dauerstrom	1,4 A	4,5 A
Gewicht	0,5 kg	2,5 kg

Dazu muß noch erwähnt werden, daß der neue Umformer keine mechanisch bewegten Teile enthält, also keinem Verschleiß unterworfen ist und daher auch nicht gewartet zu werden braucht. Ferner genügen zum Betrieb des neuen Umformers wesentlich kleinere Batterien als sie der herkömmliche Motorgenerator benötigt.

Die Akaflieg Karlsruhe hat solche Transistorumformer bei einer großen Zahl von Flügen unter den verschiedensten klimatischen Bedingungen mit bestem Erfolg erprobt.

Das folgende Bild zeigt schematisch den Aufbau des beschriebenen Transistorumformers.



T Transistor Type TF 80/30 der Firma Siemens und Halske

Tr Transformator

Wicklungen des Transformators für 24V Sekundärspannung

W_1	100 Windungen
W_2	50 Windungen
W_3	250 Windungen

Blechschnitt M42, Anzahl der Bleche nach Justierung

C_1	Kondensator	0,25 uF
C_2	Kondensator	4 uF
R_1	Widerstand	100 Ω
R_2	Widerstand	30 Ω
R_3	Widerstand	30 Ω

3.) Idafliegtreffen in Stuttgart

Das jährliche Treffen der Akademischen Fliegergruppen, die in der Idaflieg (Interessengemeinschaft Deutscher Akademischer Fliegergruppen) zusammengeschlossen sind, fand vom 20. bis 22. Februar 1959 in Stuttgart statt.

Dieses Treffen diente der Aussprache unter den einzelnen Gruppen, die in sehr interessanten Vorträgen über ihre wissenschaftliche Tätigkeit berichteten. Anschließende Diskussionen führten zu einem wertvollem Erfahrungsaustausch.

Am 22. trafen sich die Akademischen Fliegergruppen des Landes Baden-Württemberg, um mit Vertretern des Kultusministeriums und des Deutschen Aero Clubs über ihre Sorgen und Pläne zu sprechen. Es soll versucht werden, die finanzielle Lage der Akademischen Fliegergruppen durch Zuschüsse des Landes zu verbessern, damit sich die Gruppen intensiver mit ihren wissenschaftlichen Arbeiten beschäftigen können.

Motorseglertreffen Augsburg

Nach langen Bemühungen ist in diesem Jahr der Motorsegler gesetzlich als eigene Flugzeuggattung anerkannt worden. Das hat der Entwicklung von Motorseglern neuen Auftrieb gegeben. Im August konnte daher das erste deutsche Motorseglertreffen in Augsburg stattfinden. Es bot uns die Gelegenheit, die vorgeführten Flugzeuge in Augenschein zu nehmen und mit unseren Bau-Plänen zu vergleichen.

Wir mußten feststellen, daß es den nach unseren Vorstellungen idealen Motorsegler noch nicht gibt. Dies wäre ein Segelflugzeug, dessen Leistungen durch den Einbau eines Triebwerks nicht beeinträchtigt werden, das aber mit eigener Kraft starten kann. Es wurde deutlich, wie sehr die Entwicklung der Motorsegler noch in den Kinderschuhen steckt und wie verschieden die Auffassungen über die an einen Motorsegler zu stellenden Forderungen sind.

Es sind zwei Konstruktionsrichtungen festzustellen. Einerseits sahen wir Flugzeuge, die als aerodynamisch hochwertige, dabei aber schwachmotorige Motorflugzeuge anzusprechen sind. Kennzeichnend ist der in die Rumpfspitze starr eingebaute Motor. Andererseits wurden Maschinen gezeigt, die unserem Entwurf ähnlich sind. Dies sind Konstruktionen, bei denen das Triebwerk so eingebaut ist, daß es die Leistungen im Segelflug nicht beeinträchtigt. Bei der nach unserer Meinung aussichtsreichen Konstruktion, dem "Illerfalken", wird das Triebwerk nach dem Start seitlich in den Rumpf geschwenkt, so daß es im Segelflug keinen zusätzlichen Widerstand erzeugt.

Die Entwicklung von Motorseglern wurde bisher durch das Fehlen leichter, leistungsstarker Motoren behindert. Für uns war es erfreulich, auf der Ausstellung endlich derartige Motore zu finden, Damit haben wir die Hoffnung, in den nächsten Jahren unseren Motorsegler vorstellen zu können.

D. Veranstaltungen, Allgemeines

Auch im Jahre 1959 trafen sich die aktiven Mitglieder einmal wöchentlich zum theoretischen Unterricht in der Hochschule.

Unseren traditionellen Wintertanzabend veranstalteten wir wieder im Januar. Im Februar wurde die Fertigstellung unserer Ka 6 BR mit einem zünftigen Werkstattfest gefeiert, das noch über Wochen hinaus Hauptgesprächsstoff war.

Die Skiläufer unserer Gruppe verlebten Anfang März einen herrlichen Urlaub in den Alpen.

Als größtes Ereignis feierten wir im Juli die Taufe unserer Ka 6 BR und Klemm 107 B. Ein Bericht darüber folgt anschließend.

Flugzeugtaufe

Die Taufe eines neuen Flugzeuges ist für eine Fliegergruppe immer ein festliches Ereignis von besonderer Bedeutung; ist sie doch ein sichtbarer Ausdruck des Wirkens eines Vereines.

So konnte die Akaflieg Karlsruhe mit besonderem Stolz am 18. Juli 1959 zwei Flugzeuge taufen.

Große Freude bereitete uns die rege Teilnahme, die unsere Feier fand. Neben den beiden Taufpaten, Se. Magnifizienz Prof. Dr.-Ing. H. Leussink und Herrn Bürgermeister Dr. Gutenkunst konnte unser erster Vorsitzender, Herr Kurschewitz, zahlreiche prominente Gäste aus dem öffentlichen Leben, der Hochschule, der Industrie und den Flugsportvereinen der näheren und weiteren Umgebung begrüßen. Eine besondere Ehre war uns die Teilnahme des leider inzwischen tödlich verunglückten Altmeisters des Segelfluges, Wolf Hirth.

Se. Magnifizienz Dr.-Ing. H. Leussink taufte nach einer kurzen Ansprache, in der er auf die Verdienste der Akaflieg einging, unser Motorflugzeug auf den Namen "Fridericiana". Dies ist der Name der Hochschule, der unsere Gruppe angehört.

Auch Herr Bürgermeister Dr. Gutenkunst fand viele lobende Worte für unsere Vereinigung, als er die Taufe des Segelflugzeuges vornahm. Er taufte es - zur Erinnerung an unseren verunglückten Kameraden - auf den Namen "Horst Greisner".

Umrahmt wurde die Feier von den frischen Klängen der Schülerkapelle der Stadt Karlsruhe.

