

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



**JAHRESBERICHT  
1961**



Dr.-Ing. Mario-Michael v. Loën  
Moselstraße 20  
D-61273 Wehrheim  
Tel. 06081 / 5 66 49  
Fax 06081 / 5 66 10

Das Erscheinen unseres 10. Jahresberichtes ist uns Anlaß, unseren Freunden aus dem Kreis der Hochschule, der Verwaltung und der Industrie Rechenschaft über die Tätigkeit der Akaflieg Karlsruhe zu geben.

Wir danken Ihnen für Ihre Verbundenheit und Unterstützung, ohne die unsere Gruppe kaum lebensfähig wäre.

Wir wären glücklich, wenn uns diese Unterstützung auch in Zukunft zuteil wird.

Ihre  
AKAFLIEG KARLSRUHE

Karlsruhe, im Februar 1962

*Trescher,*

# JAHRESBERICHT NR. X

der

AKADEMISCHEN FLIEGERGRUPPE E. V.

an der

TECHNISCHEN HOCHSCHULE KARLSRUHE

WISSENSCHAFTLICHE VEREINIGUNG IN DER INTERESSENGEMEINSCHAFT  
DEUTSCHER AKADEMISCHER FLIEGERGRUPPEN  
(IDÄFLIEG)

**BERICHTSZEIT:**

1. 1. 1961 – 31. 12. 1961

## Inhalt

	Seite
A) Verwaltungsangelegenheiten . . .	3
B) Praktische Tätigkeit . . . . .	4
C) 10 Jahre Akaflieg . . . . .	8
D) Lehrgänge, Tagungen . . . . .	11

---

HERAUSGEBER: **AKAFLIEG KARLSRUHE**. TECHNISCHE HOCHSCHULE KARLSRUHE,  
KAISERSTRASSE 12 – TELEFON 608599 – BANKKONTO BADISCHE BANK NR. 38218  
POSTSCHECKKONTO KARLSRUHE 41260

DRUCK: OTTO BERENZ, WALDSTRASSE 8

JAHRESBERICHT NR. X  
VORWORT

Dieser alljährlich erscheinende Bericht ist ein beredtes Zeugnis für den unveränderten, ja an Frechheit grenzenden Optimismus, den jede neue Generation von der älteren übernimmt und der wohl zu einer Fliegergruppe ebenso dazugehört wie die Vorliebe für Schrott und Gebrauchtfahrzeuge.

Wie üblich in solchen Berichten werden auch hier so herzlich traurige Ereignisse wie etwa eine Bruchlandung in einer Waldlichtung in einer so gesetzten Form vorgetragen, daß es sicher berechtigt ist, wenn wir an dieser Stelle unsere geneigten Leser auf die vielen kostbaren Abenteuer hinweisen, die — unsagbar und vielleicht nie erzählt — jeder einzelne von uns auch in diesem Sommer als luftfahrender Odysseus hat erleben dürfen.

## A. Verwaltungsangelegenheiten

### 1.) Vorstandswahlen

Die Mitgliederversammlung der Aktivitas hatte im Juli 1960 folgenden Vorstand gewählt:

1. Vorsitzender: Dipl.-Ing. Hans-Wilm Wippermann
2. Vorsitzender: cand. mach. Manfred Körner
3. Vorsitzender: cand. el. Heinrich Trescher

Die Hauptversammlung vom Juli 1961 wählte folgende Mitglieder in den Vorstand:

1. Vorsitzender: cand. el. Heinrich Trescher
2. Vorsitzender: stud. mach. Reinhard Kraemer
3. Vorsitzender: cand. mach. Georg Gysler

Der neugewählte Vorstand trat sein Amt im November 1961 an.

### 2.) Altherrenschaft

Die Hauptversammlung der Altherrenschaft bestätigte den alten Vorstand in seinem Amt. Es sind dies die folgenden Herren:

1. Vorsitzender: Dipl.-Ing. Ludwig Leineweber
2. Vorsitzender: Oberbaurat Dipl.-Ing. Oskar Angstmann
1. Beisitzer: Dipl.-Ing. Heinz-Otto Brüttsch
2. Beisitzer: Dipl.-Ing. Ottomar Steegborn

Die Aktivitas zählt zur Zeit 24 Mitglieder, die den folgenden Fachrichtungen angehören:

Fachrichtung Maschinenbau 15  
Elektrotechnik 4  
Physik 3  
Chemie 1  
Architektur 1

Die Altherrenschaft umfaßt folgende Mitglieder:

Angstmann, Oskar	v. Langsdorff, Fritz
Arns, Ulrich	Lauer, Karl-Heinz
Augenstein, Manfred	Leineweber, Ludwig
Bettinger, Eugen	Lerch, Ernst
Bläss, Berthold	Ley, Edwin
Boysen, Klaus	Luckhardt, Joachim
Brüttsch, Heinz-Otto	Lüdecke, Siegfried
Diem, Max	Madsen, Sverre
Dörr, Herbert	Mahner, Horst
Funk, Otto	Mayer, Ulf
Grüninger, Friedrich	Schiele, Otto
Gunz, Hans	Schönauer, Willi
Himmelheber, Max	Steegborn, Ottomar
Hofmann, Friedrich	Stumpfrock, Kurt
Hügel	Touchy, Wolfgang
Knülle, Helmut	Vogt, Theo
Kriechbaum, Gerhard	Wasmann, Friedrich
Kühn, Volker	Wienecke, Franz
Kurschewitz, Henrik	Wippermann, Hans-Wilm
Langendorf, Josef	

### 3.) Neuerwerbungen

Im November 1961 stellte uns Herr Ehrensator Generaldirektor Vielmetter einen gebrauchten 3,5 t LKW zur Verfügung. Nachdem wir uns über ein Jahr lang um die Beschaffung eines LKW für unsere Schleppwinde bemüht hatten, war uns diese Spende eine große Erleichterung.

## B. Praktische Tätigkeit

### 1.) Werkstatt

Wegen eines Unfalls konnte unser Werkstattleiter neun Monate seine Tätigkeit nicht ausüben. Dadurch war die Werkstattarbeit sehr beeinträchtigt. Nur durch eine straffe Organisation war es möglich, daß dennoch ca. 4000 Arbeitsstunden geleistet wurden.

Bis zum Beginn des Flugbetriebes Mitte März wurden alle Flugzeuge, Fahrzeuge und Anhänger nachgesehen, die erforderlichen Reparaturen ausgeführt, unsere Ka 6 neu lackiert und ein Startwagen gebaut.

Vor unserem Alpenlager im Sommer hatten wir zwei Brüche. An der Ka 6 mußten das Rumpfenende und das rechte Tragflächenende erneuert werden. Am Kranich III war eine neue Rumpfbespannung und Lackierung notwendig, und unsere Klemm mußte neu lackiert werden. Nachdem unser Werkstattleiter genesen war, wurde mit dem Ka 8-Neubau begonnen.

### 2.) Flugbetrieb

#### Motorflug:

Mit unserer Motormaschine wurden im vergangenen Jahr bei 1024 Starts 258 h 27 min. geflogen. Darin sind die Schulungsflüge von fünf Mitgliedern unserer Gruppe enthalten, welche in der Zeit vom 7. 1. bis 30. 6. 1961 den Privatpilotenschein erwerben konnten.

Dankenswerterweise stand uns unser Alter Herr Dr. Ing. Schiele wieder als Ausbildungsleiter zur Verfügung.

#### Segelflug:

Mit 1452 Starts erreichten unsere Segelflugzeuge eine Gesamtflugzeit von 492 Stunden, 43 min., die sich wie folgt auf die einzelnen Maschinen verteilen:

Doppelraab V 6:	536 Starts	88 Stunden 34 min.
L-Spatz 55:	267 Starts	122 Stunden 36 min.
Kranich III:	280 Starts	74 Stunden 25 min.
Ka 6:	369 Starts	107 Stunden 8 min.

In der Zeit vom 11. bis 28. 4. 1961 führten wir auf dem Flugplatz Karlsruhe-Forchheim ein Lager für unsere Anfänger durch. Dabei konnten alle neun Teilnehmer ihren ersten Alleinflug ausführen. Wie schon in den vergangenen Jahren waren unsere Leistungspiloten auch in diesem Jahr zwei Wochen lang in Reutte/Tirol zum Alpensegelflug.

Mit einem Diamanten, drei Gold-C-Bedingungen und drei erfliegenen Silber-C waren unsere Leistungsfieger auch in diesem Jahr recht erfolgreich.

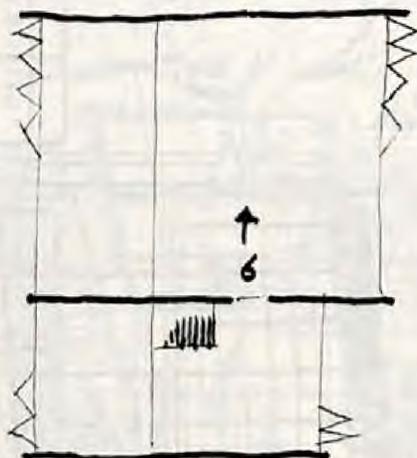
Vier Piloten erhielten die Berechtigung für Schleppflüge hinter Motorflugzeugen.

### 3.) Segelfluglager in den Alpen

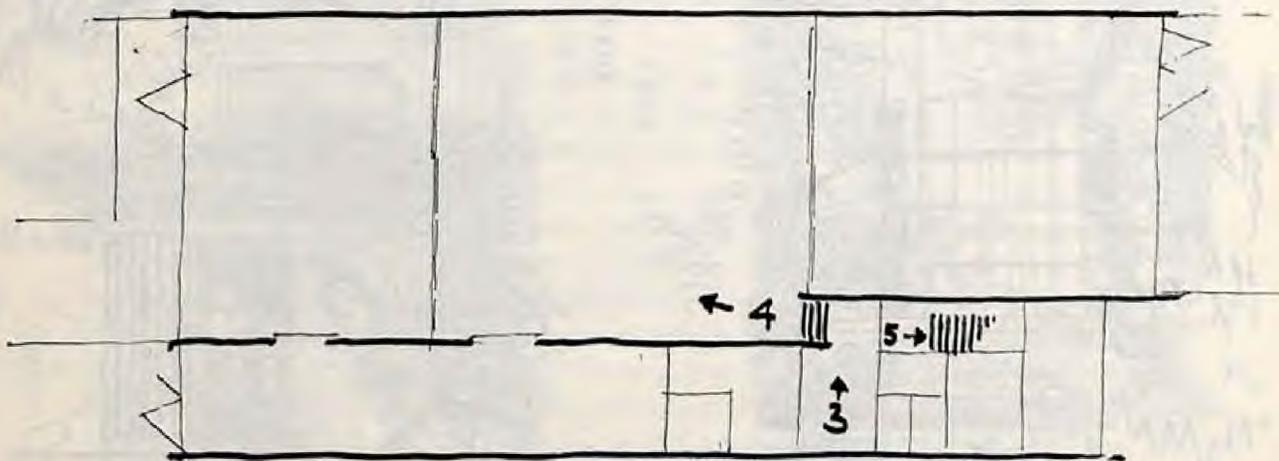
Drei Transportwagen, der immer wieder bewunderte Kranich III, die elegante Ka 6 und der pensionierte L-Spatz, der VW-Bus „Anton“, ein alter Mercedes und ein ansehnliches Einmast-Zelt: beinahe schon ein kleiner Zirkus, dieses Fluglager in Höfen. Die meisten von uns kannten den Platz vom letzten Jahr. Wenn's „saugt“ liegt er sehr günstig. Fünf Minuten am Haushang, dann nochmal am zwei Kilometer entfernten Tauern fünf Minuten, schon ist man an den Wolken und die Zugspitze lockt zu einem kleinen Abstecher. Wenn's aber nicht saugt, dann regnet es bestimmt, und das tat es in den ersten beiden Wochen kräftig. So hatte die Stimmung schon fast ihren Nullpunkt erreicht, als plötzlich eines Morgens die Sonne schien und eine Schönwetterperiode einsetzte, die noch jeden auf seine Kosten kommen ließ. Am letzten Tag schaffte sogar noch einer seine 3000 m Startüberhöhung. Gutgelaunt fuhr „der Zirkus“ nach Hause.

### 4.) Werkstattbau

Wir berichteten schon im vorigen Heft von unserem Projekt eines eigenen Hauses und den Forderungen, die ein solcher Bau erfüllen müßte. Der Vorentwurf, den wir damals an dieser Stelle zeigten, ist inzwischen im Detail ausgearbeitet worden. Die folgenden Bilder mögen veranschaulichen, daß es uns dabei nicht auf ein „repräsentatives“ Äußeres ankam, sondern auf Logik der Form und bauliche Gediegenheit.



Hofeisekass



Gidjeisekass

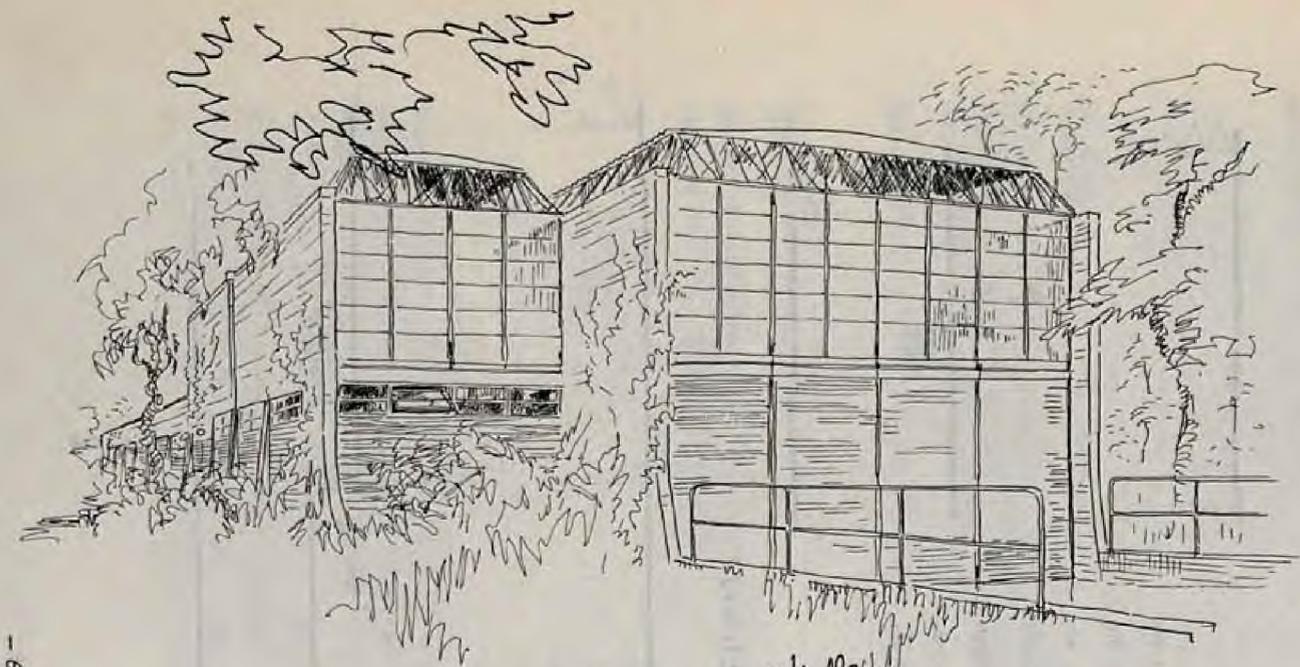


Bild 1



Bild 5

- 9 -

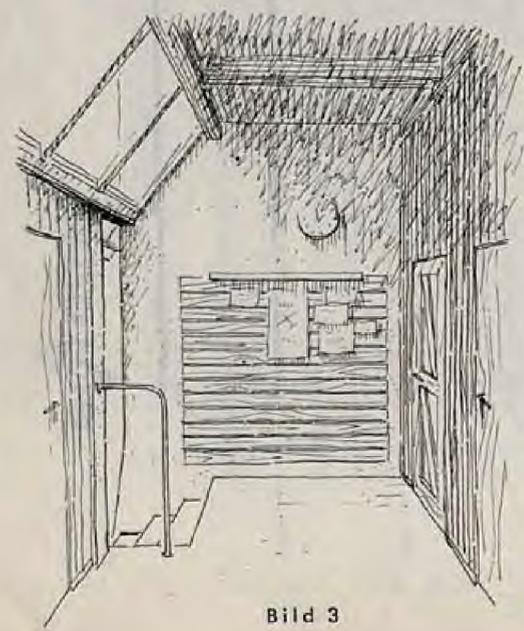


Bild 3



Bild 4

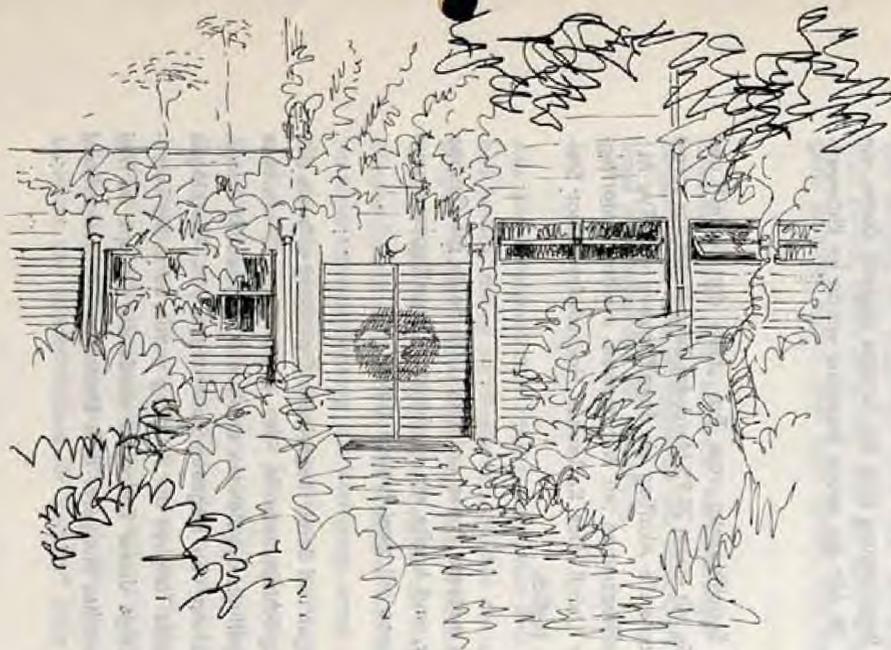


Bild 2

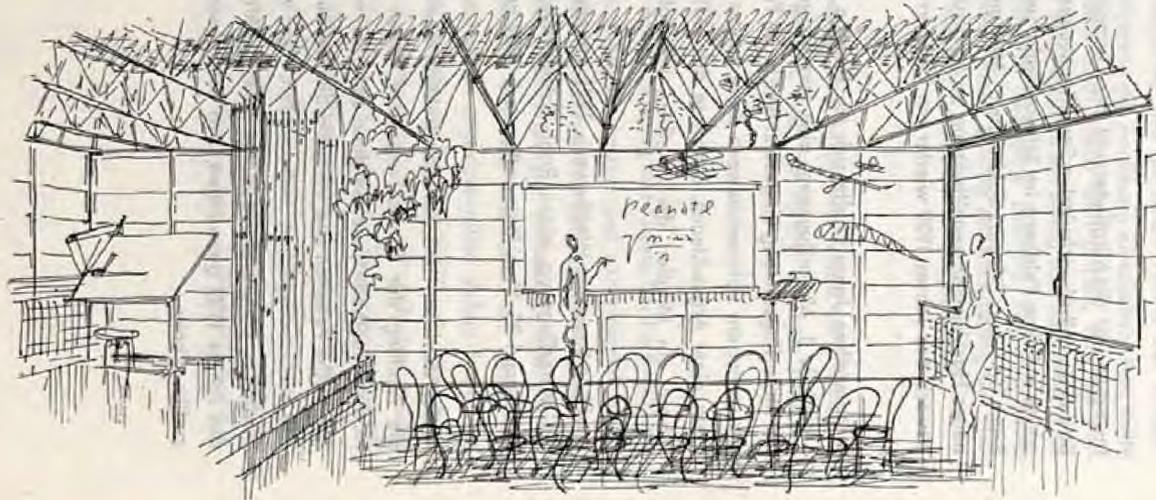


Bild 6

- Bild 1** Der Bau von Süden. Die Aluminiumwände oben und unten können aufgeklappt werden. Rechts die schräge Abfahrt zum Transporterraum. Der Eingang liegt auf der Westseite links.
- Bild 2** Blick auf den Eingang. Das mit Rundstäben vergitterte Fenster links dient eigentlich nur der Belüftung des kleinen Büros, das sein Licht von oben (Shed-Dach) erhält. Das Fenster hat einen natürlichen Vorhang aus Efeu und wildem Wein.
- Bild 3** Der kleine Eingangsraum, der sich den Übergang von zweigeschossigem (Betondecke) in eingeschossigen Teil zunutze macht. (Shed- oder Sägedach). Links die Bürotür, rechts vorn die Tür zur Umkleide, den WCs und Duschen. Geradeaus eine Schallschluckwand aus Holz und Schluckstoff hinter den Schlitzen. Die Bürowand neben der Treppe links und das Sheddach im Bereich des Eingangs sind ähnlich ausgebildet, um den Maschinenlärm hier abzufangen. Denn die kleine, vierstufige Treppe führt durch diese Schallschleuse direkt in die Werkstatt.
- Bild 4** Blick in die Werkstatt, die mit dem Auto ganz durchfahren werden kann. Links sieht man die Rampe mit den Schiebelüren zum ebenerdigen Lager. Unter der Rampe die Heizungen. Transporterraum, Holz- und Metallwerkstatt sind durch Schiebeleichtwände (Alu und Styropor) voneinander getrennt, deren Elemente sich mühelos von zwei Leuten versetzen lassen, so daß die Unterteilung der gesamten Werkstattfläche leicht den verschiedenen Aufgaben angepaßt werden kann. In die Dehnfugen des Estrichbodens und in die seitlichen Betonstützen sind Ankerschienen eingegossen zur leichten Fixierung von Helmlingen und anderen Arbeitsgerüsten.
- Bild 5** Geht man durch die Glastüre, die im Eingangsraum hinten rechts zu sehen ist, kommt man vor diese steile Treppe aus Blech und Eichenholz. Sie führt sozusagen aufs Oberdeck mit dem Aufenthaltsraum und dem davon durch die Betonwand links ganz getrennten Konstruktions- und Unterrichtssaal. Wilder Wein rankt zum Glasdach hinauf.
- Bild 6** Waren die Konstruktionen und Materialien unten dem Betrieb entsprechend derb, sind sie hier oben feiner und empfindlicher: Die Wände sind ringsum mit weißen Gipskartonplatten getüpfelt, der Boden ist carminroter Terazzo, die Unterseite des Daches bilden Alublechtafeln, das Dach wird von einem Verband aneinandergeschlossener Gitterträger (R-Träger) aus verzinktem Stahl getragen. Die ringsum fensterlosen, aber im Sommer zum Teil auffälligen Wände dienen der konzentrierten Arbeit und sorgen außerdem dafür, daß die rauhen Töne des Akoffliegens nicht nach draußen dringen. Dafür ermöglicht die ringsumlaufende gläserne Dachschräge den Blick nach dem Wetter, gibt den Zeichnern gutes Licht von oben und verhütet, daß die Jungs ständig nach draußen rennen, um sich „ihren“ Himmel zu begucken.

### C. 10 Jahre Akaflieg

Im verflossenen Jahr konnte die Akademische Fliegergruppe Karlsruhe ihr zehnjähriges Bestehen seit ihrer Wiedergründung im Mai des Jahres 1951 feiern. Einen Rückblick auf diese zehn Jahre erfolgreicher Tätigkeit der Gruppe sei die Erinnerung an die Gründung der Akademischen Fliegergruppe Karlsruhe und ihre ersten Jahre vorangestellt.

Unter dem Eindruck der Begeisterung, die in den zwanziger Jahren die Segelfliegerei in der Rhön entfachte, schlossen sich sieben Studenten der Technischen Hochschule Karlsruhe im Jahre 1928 zusammen und gründeten die „Akademische Fliegergruppe Karlsruhe 1928 e.V.“, kurz „Akaflieg Karlsruhe“ genannt. Die Gruppe begab sich sofort an den Bau eines Hängegleiters, mit dem schon nach kurzer Zeit im Pfingsttal geflogen werden konnte. Bald darauf baute sie ein Segelflugzeug vom Typ Zögling, mit dem sie am 9. Rhön-Segelflugwettbewerb 1928 teilnahm und einen beachtlichen Preis gewann.

Inzwischen war die Mitgliederzahl der Gruppe stark angewachsen. So ging man bereits im Herbst 1928 an den Bau eines selbstkonstruierten Segelflugzeuges, das den Namen „Feldberg“ erhielt. Pfingsten 1928 flog die Maschine auf dem Feldberg im Schwarzwald zum ersten Mal. Diese Flüge endeten leider mit einem völligen Bruch in den Schwarzwaldtannen. Mit ungebrochener Begeisterung ging die Gruppe sogleich daran, ein neues Hochleistungssegelflugzeug zu konstruieren, die HL 28. Mit der neuen Maschine wurde im Rhönwettbewerb des Jahres 1929 wieder ein Preis errungen.

In demselben Jahre kaufte sich die Gruppe ein weiteres Segelflugzeug vom Typ „Hols der Teufel“ und erhielt ihr 1. Motorflugzeug, eine zweisitzige Klemm L 25a mit einem 20-PS-Mercedes-Benz-Motor, das sofort zur Motorflugschulung eingesetzt wurde. Im Frühjahr 190 baute die Akaflieg ein Segelflugzeug vom Typ M I und nahm am Rhönwettbewerb dieses Jahres mit drei Segelflugzeugen teil. Mit unserem zweiten Motorflugzeug, einer Argus-Klemm, ereignete sich 1931 ein schwerer Unfall. Der Karlsruher Hochschulprofessor Steindinger, ein Mitglied der Akaflieg, verunglückte mit ihr tödlich.

Im Rhön-Segelflug-Wettbewerb 1931 konnte die Gruppe mehrere Preise erringen. 1932 baute die Gruppe ein Motorflugzeug, einen Raab-Katzenstein-Doppeldecker, und kaufte ein Hochleistungssegelflugzeug vom Typ Kassel 25. Vom Rhönwettbewerb 1932 kehrte die Gruppe mit zwei Preisen zurück.

Außer dem Bau und der Konstruktion von Segelflugzeugen und deren fliegerischer Erprobung widmete sich die Akaflieg der Entwicklung einer neuen Segelflugzeug-Schleppmethode, der sogenannten „Karlsruher Hochstartmethode“, welche dann seit 1931 auf vielen Segelflugzeuggeländen erfolgreich angewandt wurde. Zahlreiche Arbeiten und Versuche dienten auch der Entwicklung von Flugzeug-Steuerungen und -Beschlügen und meteorologischen Instrumenten. Die vielversprechende Tätigkeit der Akaflieg wurde durch die innenpolitischen Ereignisse des Jahres 1933 jäh unterbrochen; infolge dieser Ereignisse wurde die Gruppe im Mai des Jahres 1933 gezwungen, sich aufzulösen und ihr sämtliches Fluggerät dem Deutschen Luftsportverband zu übereignen.

Der Zeitpunkt der Wiedergründung der Akaflieg Karlsruhe nach dem Kriege fällt nahezu zusammen mit der Neuzulassung des Segelflugs in Deutschland. Man hatte auf diesen Zeitpunkt mit Spannung gewartet und die angestauten Kräfte, die Begeisterungsfähigkeit und der Sportgeist der Studenten erfüllten sich in einer regen, fruchtbaren und vielseitigen Arbeit. Sehr deutlich wird gleich zu Beginn die doppelte Aufgabe der Gruppe ausgesprochen:

Sie soll einerseits der Luftfahrtforschung dienen, in Zusammenarbeit mit der TH also ingenieurmäßige Entwicklungsarbeit betreiben, andererseits aber den Flugsport in einer ihr gemäßen Form pflegen. Theoretische Schulung der Mitglieder, praktische Segelflugausbildung und Leistungsflug stehen auf dem Programm.

Die Voraussetzungen, unter denen die Gruppe sich konstituierte und die Umwelt, in der sie sich bewähren sollte, hatten sich gegenüber den Bedingungen der „klassischen Zeit“ des Segelflugs, der Vorkriegszeit also, erheblich gewandelt: Aerodynamik und Meteorologie waren zu Wissenschaften geworden, eine umfangreiche Literatur um die theoretischen und praktischen, auch die konstruktiven Probleme des Fliegens und des Flugzeugs stand bereit, die Forschung hatte sich vom Fingerspitzengefühl waghalsiger Piloten längst in die sensiblen Organe der Windkanäle verlagert. Auch der Segelflug war zu einem Thema der Wissenschaft geworden, und hier wollte die Akaflieg sich in die Peripherie der Forschung einschalten. Man sollte denken, daß die mit viel idealistischem Schwung gefaßten Vorsätze doch etwas weit griffen, daß die vorerst nur Begeisterten wenn nicht ihre Fähigkeiten, so doch ihre Möglichkeiten ein wenig überschätzten. Wille und Leistung der folgenden Jahre aber bestätigten die ursprünglich bezogene Position. Wir sind heute stolz darauf, sagen zu dürfen, daß wir durch unsere Arbeit einen kleinen Beitrag zur Entwicklung der Fliegerei geleistet haben, aber auch darauf, daß keiner von uns die Zeit bereut, die er geopfert hat.

Zunächst waren sehr konkrete Vorbereitungen zu treffen; bereits nach einem Jahr wurde der Flugbetrieb aufgenommen. Eine Schleppwinde war konstruiert und gebaut worden, und als vorerst einziges Flugzeug stand ein Doppelraab zur Verfügung.

Aus den Problemen und Fiasken der ersten Zeit kristallisierte sich folgerichtig das Thema der Forschungsarbeit heraus, das in verschiedenen Arbeiten der nun folgenden Jahre theoretisch und experimentell angegangen wurde: die Behandlung des Windschlepps und die Bedeutung des Seils als Gefahrenquelle. In einer theoretischen Diplomarbeit wurde die Flugmechanik des Startvorganges untersucht und daraus Dimensionskriterien zum Bau von Schleppwinden abgeleitet. Nachdem mit dem Kranich III ein geeignetes Hochleistungssegelflugzeug zur Verfügung stand, wurde 1954 mit einer experimentellen Arbeit begonnen, die ein weitgespanntes Programm fassen sollte: man hatte sich sowohl die Vermessung der Startbahn als auch die Bestimmung der beim Schlepp auftretenden Kräfte und Geschwindigkeiten zur Aufgabe gesetzt. Die Meßflüge wurden aus meteorologischen Gründen meist kurz nach Sonnenaufgang durchgeführt. Die Berücksichtigung zahlreicher Varianten ergab ein interessantes Feld von Ergebnissen. Daneben lief eine Untersuchung über die engeren Probleme der Schleppseile. Verschiedene Typen wurden untersucht, und Verschleiß- u. Dauerbiegeversuche durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Arbeiten sind in unserem Jahresberichten niedergelegt. Eine zusammenfassende Veröffentlichung kam beim VDI-Verlag in den „Luftfahrt-Forschungsberichten des Bundesministers für Verkehr“ (Heft 6) heraus.

Theorie und Praxis greifen bei unserer Arbeit eng ineinander. Die Forschung ist uns in erster Linie Voraussetzung für fortschrittliche Konstruktion, für erhöhte Sicherheit und Steigerung der Wirtschaftlichkeit. Wir sind deshalb darangegangen, neue Konstruktionen zu entwerfen, bei denen unsere Erkenntnisse verwirklicht werden. So ist eine Winde entstanden, die optimal ausgelegt ist, und die die Hauptursachen des Seilverleißes vermeidet. Es wird hier eine neue Art der Seilführung in kunststoffgefütterten Azimutrollen praktiziert, die die Lebensdauer des Seils wesentlich erhöht, damit die Sicherheit steigert und die Kosten verringert. Diese Winde wird dieses Jahr eingesetzt werden.

Einige andere Aufgaben wurden im Rahmen von Studienarbeiten behandelt. Der Bau eines Funksprechgerätes brachte uns bereits 1953 einen Preis ein. Mehrere Motorsegler wurden projektiert. Zur praktischen Durchführung fehlte uns immer ein geeigneter Motor. Die Auslegung einer optimalen Seiltrommel wurde behandelt, ein Transistor-Umformer für Wendehorizonte wurde gebaut. In einer weiteren Studienarbeit wurde das Problem des Staustrahlpropellers untersucht.

Nachdem unsere ursprüngliche Arbeit mit dem Bau der Winde und der angegebenen Veröffentlichung einen gewissen Abschluß gefunden hat, sind wir zur Zeit daran, uns nach einem neuen, attraktiven Arbeitsgebiet umzusehen, auf das wir den Schwerpunkt unserer Tätigkeit verlegen könnten. Der Umbruch, der sich in der Bauweise der Flugzeuge andeutet, gibt Anregungen dazu. Kunststoffbauweise und Aluminiumklebung sind Schlagworte geworden. Auch glauben wir, daß die Steuerung, die Art der Instrumentierung wie auch die aerodynamische Gestaltung der Segelflugzeuge heute noch nicht eine endgültige Form gefunden haben. Daneben reizen strömungstechnische und meteorologische Probleme wie die Erfassung und Lokalisierung der Thermikaufwinde. Wir werden wählen müssen, um die Arbeitskraft der Gruppe wirkungsvoll einsetzen zu können.

In absehbarer Zeit werden wir eine neue Werkstatt und ein Heim auf Hochschulgelände erhalten. Die Beengtheit unserer improvisierten Räumlichkeiten wird damit das ersehnte Ende finden. Man mag die Magie eines Raumes leugnen, in unseren Gedanken aber erwarten wir von diesem Heim, wie von einem freundlichen Dämon, eine Intensivierung des Gruppenlebens, und wir glauben, daß es den Wirkungsgrad unserer Arbeit steigern und ihr einen weiteren charakteristischen Akzent verleihen wird.

Das eigentlich fliegerische Leben und Erleben zu beschreiben ist weniger einfach. Wohl sind in unseren Annalen respektable Erfolge verzeichnet in den verschiedenen Disziplinen des Segelflugsportes, aber diese Zahlen drücken nicht das uns Wesentliche aus. In unserer Gruppe ist ein Geist lebendig, der nicht der Geist sportlicher Konkurrenzen ist, der sich aber auch nicht nur aus der Atmosphäre der Kameradschaft erklären läßt. Wir sind letztlich alle Romantiker und in der Synthese dieser echten Erlebnisbereitschaft mit unserem rationell nüchternen Studium liegt das Wesen unserer Gruppe.

## D. Lehrgänge, Tagungen

### 1.) Exkursion Freudenberg

Auf Einladung des Ehrensensors der Hochschule und Ehrenmitgliedes unserer Gruppe, Herrn Dr. Freudenberg, besichtigten wir im Februar das Simrit-Werk in Weinheim. Hier, in der Fertigungsstätte der Simmering, gewannen wir einen aufschlußreichen Einblick in die Entwicklung, Fertigung und Erprobung des so unscheinbaren aber ebenso unentbehrlichen Maschinenelementes. Überraschend war die Vielfalt der sonstigen Dichtungselemente, die in den ausgedehnten Werksanlagen entstehen, interessant die vielfältigen Fertigungs- und Prüfungsmethoden.

### 2.) Filmabend

Zu Beginn des Wintersemesters 60/61 gaben wir einem großen Kreis interessierter Studenten der Fridericiana mit einem Filmabend Einblick in die Entwicklung der Luftfahrt und in die moderne Luftfahrtforschung. Die uns von den BP- und Shell-Mineralölgesellschaften zur Verfügung gestellten Filme fanden großen Anklang.

### 3.) Pariser Aerosalon

Einige Akaflieger besuchten zum ersten Mal zusammen mit dem Lehrgebiet Flugzeugbau von Prof. Barth den alle zwei Jahre stattfindenden Aero-Salon in Le Bourget, Paris. Die Ausstellung bot uns einen fast vollständigen Querschnitt durch den Stand der Luftfahrttechnik in aller Welt. Drei Tage waren etwas knapp bemessen, um einen Überblick über das in den Ausstellungshallen und auf dem Freigelände Gezeigte zu gewinnen. In diesem Rahmen ist es nicht möglich, auf Einzelheiten einzugehen, da der Salon sehr umfangreich war. Wir konnten moderne Flugzeugtypen, die uns nur aus Berichten bekannt waren, eingehend studieren und im Flug beobachten. Auf Spezialgebieten, wie etwa Triebwerksbau, Senkrechtstart, Grenzschichtbeeinflussung bot sich dem Interessierten Anschauungsmaterial, wie er es an einer Hochschule in dieser Art nicht finden kann.

### 4.) Exkursion zum NATO-Flugplatz Söllingen

Herr Prof. Dr. Ing. Barth bot uns im Sommer mit einer Exkursion die Möglichkeit, einen modernen Düsenjäger-Flugplatz zu besichtigen. Die kanadischen Soldaten zeigten uns bereitwillig ihre Flugzeuge und Bodeneinrichtungen. Zögernd trennten wir uns von der Werft, wo wir Überholungs- und Montagearbeiten an diesen Spitzenerzeugnissen der Technik beobachten durften. Zuletzt führte man uns auf dem Schießstand die Justierung der Schnellfeuer-Bordkanonen einer F-86 mit scharfer Munition vor. Hier wurde jedem von uns klar, daß Flugzeuge dieser Gattung nicht als großartiges technisches Spielzeug, sondern als tödliche Waffe konstruiert und gebaut werden. Eine Einsicht, die uns über die anschließende Kaffeetafel hinaus beschäftigte.

### 5.) Idafliegtagung

Die Vertreter der deutschen Akafliegs trafen sich diesmal Ende Februar in Berlin. Die Berliner Gruppe hatte nicht nur ein beachtliches Programm zusammengestellt, sondern gab sich auch bei der Betreuung ihrer Gäste alle Mühe. Wir hörten unter anderem Vorträge über: Rentabilitätsvergleich zwischen Startwindenverfahren und Flugzeugschlepp; Aerodynamische Details der SB 6; Kunststoffe im Segelflugzeugbau; Aerodynamische Auslegung und Berechnung eines Nurflügelsegelflugzeuges. Der zuletzt genannte Vortrag wurde im Rahmen eines Sprechabends der WGL gehalten. Parallel zu den Vorträgen liefen Besprechungen der Vorsitzenden der einzelnen Akafliegs über organisatorische und finanzielle Fragen. Theaterbesuche im Westen und Osten der Stadt, aber vor allem die Möglichkeit, eineinhalb Tage lang auf eigene Faust umherzustreifen, gaben jedem von uns einen Einblick in die Probleme unserer geteilten Hauptstadt.