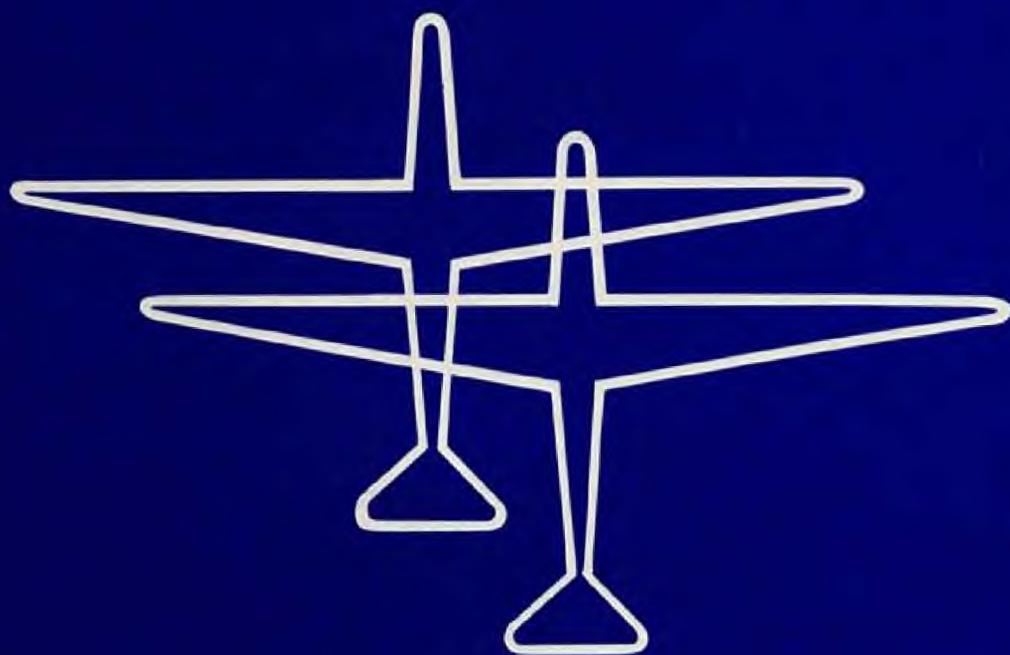


A K A F L I E G K A R L S R U H E



**JAHRESBERICHT
1967**





JAHRESBERICHT NR. XVI

der

AKADEMISCHEN FLIEGERGRUPPE E.V.

an der

UNIVERSITÄT KARLSRUHE

WISSENSCHAFTLICHE VEREINIGUNG IN DER INTERESSENGEMEINSCHAFT
DEUTSCHER AKADEMISCHER FLIEGERGRUPPEN
(IDAF Lieg)

BERICHTSZEIT:

1. 1. 1967 – 31. 12. 1967

Inhalt

A) Verwaltungsangelegenheiten	1
B) Praktische Tätigkeit	5
C) Wissenschaftliche Tätigkeit	12
D) Sorgen und Nöte	15

HERAUSGEBER: **AKAFLIEG KARLSRUHE**, UNIVERSITÄT KARLSRUHE
KAISERSTRASSE 12 – TELEFON 6 08 20 44 – BANKKONTO BADISCHE BANK NR. 27308
POSTSCHECKKONTO KARLSRUHE 41260

KONTEN DER ALTHERRENSCHAFT:

POSTSCHECKKONTO KARLSRUHE 11 65 11 – BANKKONTO BADISCHE BANK NR. 28819

G e l e i t w o r t

Der Bitte nach einem Geleitwort komme ich gerne nach, da mich die Probleme des Segelfluges vom Standpunkt der Strömungslehre seit eh und je interessiert haben, sei es die Aerodynamik des eigentlichen Fluges oder seien es die Strömungsvorgänge der Meteorologie, die beim Flug genutzt werden. Beeindruckt hat mich immer wieder die "Atmosphäre", die im Kreise der Segelflieger herrscht. Ich habe als Gast an einigen ihrer Veranstaltungen teilgenommen und dabei erlebt, daß sich hier junge Menschen zusammengefunden haben, denen Kameradschaft, Sport und Naturverbundenheit viel bedeuten. In unserer an Idealen armen Zeit kann man diese freiwillige Zusammenarbeit nicht hoch genug einschätzen und sollte sie fördern, wo immer es nur möglich ist.

Das vorliegende Heft berichtet eindrucksvoll über die Aktivität unserer Fliegergruppe, andererseits werden aber auch ihre Sorgen und Nöte nicht verschwiegen.

Ich wünsche der AKAFLEG für das kommende Jahr, daß ihre zahlreichen konkreten Pläne verwirklicht werden können und im Übrigen:
Viele schöne Flügel!

J. Zierep
Z i e r e p

Prof. Dr.-Ing. J. Zierep

Direktor des Instituts für Strömungslehre und Strömungsmaschinen an der
Universität Karlsruhe

A. VERWALTUNGSANGELEGENHEITEN

1.) Vorstandswahlen

Der im Juli 1966 gewählte Vorstand setzte sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

1. Vorsitzender: cand.mach. Reinhard Dechow
2. Vorsitzender: stud. Karl-Walter Bentz
3. Vorsitzender: Dipl.-Ing. Klaus Damian

Die Hauptversammlung vom Juli 1967 wählte folgende Mitglieder in den Vorstand:

1. Vorsitzender: cand.el. Klaus Vorgrimmler
2. Vorsitzender: cand.el. Klaus Munzinger
3. Vorsitzender: cand.mach. Helge Gronack

Der neugewählte Vorstand trat sein Amt im November 1967 an.

2.) Altherrenschaft

Die Hauptversammlung der Altherrenschaft wählte im Juli 1967 folgenden Vorstand:

1. Vorsitzender: Dipl.-Ing. Berthold Bläss
2. Vorsitzender: Dipl.-Ing. Dieter Kompe
1. Beisitzer: Dipl.-Ing. Mario von Loen
2. Beisitzer: Dipl.-Ing. Kurt Stumpfrock

3.) Mitglieder

Die Aktivitas zählt z.Zt. 20 Mitglieder. Sie gehören folgenden Fachrichtungen an:

Maschinenbau	6	Staatstechnikum	4
Elektrotechnik	4	Paed. Hochschule	2
Bauwesen	1	Oberschule	1
Mathematik	1		
Physik	1		

Außerordentliche Mitglieder:

Fritz Horn, Werkstattleiter und Fluglehrer
7501 Graben, Untere Reut 6

Ehrenmitglieder:

Prof. Dr.-Ing. Claude Dornier, Zug/Schweiz, Brüschrain 12
Ehrens. Dir. Karl Gebhardt, Karlsruhe-Durlach, Rittnerhof
Ehrens. Dipl.-Ing. Hans Kleinewefers, Krefeld, Kempener
Allee 30

Prof. Dr.rer.nat.h.c. Otto Kraemer, Karlsruhe, Rheingold-
str. 10

4.) Satzungsänderung

Auf der Hauptversammlung im Juli 1967 wurde der Name der
Akaflieg geändert.

Er hieß früher "Akademische Fliegergruppe an der
Technischen Hochschule Karlsruhe"

und lautet jetzt:

"Akademische Fliegergruppe an der
Universität Karlsruhe"

5.) A n s c h r i f t e n l i s t e der Altherrenschaft
der AKAFLIEG Karlsruhe

Stand: Januar 1968

- Oberbaurat O. Angstmann, 75 Karlsruhe, Südendstr. 8a
Oberbaurat Dr.-Ing. U. Arns, 7129 Talheim, Türkenlouis-
Schanze 1
Dipl.-Ing. E. Bettinger, 7990 Friedrichshafen, Dietostr. 25
Dipl.-Ing. B. Bläss, 75 Karlsruhe, Kolbergerstr. 17
Dipl.-Ing. H. Brütsch, 7501 Forchheim, Durmersheimerstr. 51
K. Brunk, 68 Mannheim-Neckarau, Friedrichstr. 13a
Dipl.-Ing. K. Damian, 75 Karlsruhe, Elbingerstr. 2a
Dipl.-Chem. H.J. Dechow, 78 Freiburg, Binzengrün 5
Dipl.-Ing. T. Dickmann, 75 Karlsruhe, Bilfingerstr. 3b
Prof. Dr.phil.nat. M. Diem, 75 Karlsruhe, Metereologisches
Institut, Kaiserstr. 12, Physikhochhaus
Dipl.-Ing. H. Dörr, Flat No. 12, 93, Clifton, Karachi 6,
Pakistan
Ing. O. Funk, 6731 Iggelheim/Pfalz, Jägerstr. 45
Ing. F. Grün, 3252 Bad Münden, Gerhart Hauptmann Str. 21
Ing. H. Gunz, 8031 Widdersberg/Post Seefeld, Haus 5 1/2
D. Henter, 558 Traben-Trarbach, Wildbadstr. 100
Dipl.-Ing. F. Hofmann, 8192 Geretsried, Richard Wagner Str. 7
Dipl.-Ing. F. Hügel, 85 Nürnberg, Wilhelm-Spaeth-Str. 61
Dr.-Ing. T. von Keller, Apt. 56, 117 Crescent Ave.
Plainfield, N.J. 0760, USA
Dipl.-Ing. H.J. Kielmeyer, 7501 Karlsruhe-Durlach, Killis-
feldstr. 21a
Dipl.-Ing. W. König, 605 Offenbach/Main, Wilhelm Leuschner-
str. 12
Dr.-Ing. H. Knülle, 4785 Belecke, Külbe 23
Dipl.-Ing. M. Körner, 1 Berlin-Hermsdorf, Calvinstr. 12
Dipl.-Phys. D. Kompe, 7501 Leopoldshafen, Nordring 1a
Dipl.-Ing. R. Kraemer, 75 Karlsruhe, Stresemannstr. 66
Dipl.-Ing. G. Kriechbaum, 1108 Lake Wash.Blvd. 52, Bellevue,
Wash., USA
Dipl.-Ing. V. Kühn, 42 Oberhausen-Sterkrade, Steinbrinkstr. 203

- Dipl.-Ing. H. Kurschewitz, 4151 Osterath, Kamperweg 47
Reg.-Gewerberat J. Langendorf, 7 Stuttgart-Degerloch,
Wolfschlugenerstr. 7
Ing. F. von Langsdorff, 7551 Foerch/Rastatt, Blumenstr. 12
Dipl.-Ing. D. Lauer, 807 Ingolstadt, Liebigstr. 22
Dr.rer.nat. K.H. Lauer, 75 Karlsruhe, Schneidemühlerstr. 20b
Dipl.-Ing. H. Laurson, 8 München 58, Chammünsterstr. 45
Dipl.-Ing. P. Lawo, 755 Rastatt, Kaiserstr. 16
Dr.-Ing. L. Leinweber, 665 Homburg, Virchowstr. 14
Dipl.-Ing. E. Lerch, 895 Kaufbeuren, Kösliner Str. 49
Dipl.-Ing. E. Ley, 6244 Niederreifenberg, An der Heilquelle
Dipl.-Ing. M. von Loen, 75 Karlsruhe, Im Haberacker 5b
Dipl.-Ing. S. Lüdecke, 75 Karlsruhe, Breslauerstr. 60c
Dipl.-Ing. H. Mahner, 7520 Bruchsal, Wildrichstr. 7
Dipl.-Ing. A. Mayer, Fislbach (Aargau)/Schweiz, Leematten
410a
Dr.-Ing. O. Schiele, 6730 Neustadt, Klausenbergweg 4
Dr.-Ing. W. Schönauer, 75 Karlsruhe, Wilhelm Kolb Str. 5b
Dipl.-Ing. W. Scholten, 6092 Kelsterbach, Albert Schweitzer
Str. 22
Dipl.-Ing. O. Stather, 8130 Starnberg, Kaiser-Wilhelm-Str. 1
Dipl.-Ing. O. Steegborn, 75 Karlsruhe, Ellmendingerstr. 7c
Ing. K. Stumpfrock, 75 Karlsruhe, Weinbrennerstr. 6a
Dr.-Ing. W. Tonchy, 8 München 9, Severinstr. 7
Dipl.-Ing. H. Trescher, 6840 Lampertheim, Wormserstr. 67
Dipl.-Ing. T. Vogt, 6251 Hangenmeilingen/Limburg, Landschul-
heim Vogt
Dr.rer.nat. F. Wasmann, 7501 Berghausen, Schillerstr. 22
Dipl.-Ing. U. Weisheit, 703 Böblingen, Zeppelinstr. 37
Dipl.-Ing. S. Welscher, 800 Cabin-Hill-Drive, Greensboro, Pa.
15601, USA
Dipl.-Ing. F. Wienecke, 6375 Oberstedten, Falkenweg 7
Dipl.-Ing. D. Wiese, 79 Ulm/Donau, Königstr. 64
Dr.-Ing. H. Wippermann, 75 Karlsruhe, Waldshuter Str. 12
Dipl.-Ing. M. Wilkens, 1 Berlin 21, Siegmundshof 21

6.) Neuerwerbungen und besondere finanzielle Belastungen

Unser Flugzeugpark machte 1967 wieder große Ausgaben nötig. Nachdem 1966 Fortgeschrittene und Leistungsflieger gemeinsam mit der Ka 8 auskommen mußten, erstanden wir im Frühjahr eine wenn auch grundüberholungsbedürftige Ka 6.

Unser Kranich wurde nach einem Totalschaden von der Lizenzfirma im Rohbau wieder aufgebaut. Obwohl die Versicherung einsprang, kommt noch einiger finanzieller Aufwand bei der Fertigstellung auf uns zu.

Weiterhin wurde unser Haushalt von den ständig erforderlichen Materialanschaffungen für den Motorsegler sowie sich häufenden Ersatzteilbeschaffungen für die Bölkow besonders beansprucht.

B. P R A K T I S C H E T Ä T I G K E I T

1.) Werkstatt

Im Berichtsjahr 1967 wurden 6800 Arbeitsstunden geleistet. Hierin sind bezahlte Arbeitsstunden von Fachkräften eingerechnet.

Im Frühjahr 1967 wurde von unseren Segelflugzeugen der Doppelraab und die Ka 8 grundüberholt und neu bespannt. Dabei verursachte der allgemein schlechte Zustand des Doppelraab einen erheblichen Arbeitsaufwand.

Der Rumpf des Kranich III wurde überholt und neu bespannt. Unsere Winde wurde im Frühjahr 1967 ebenfalls ganz überholt und erhielt eine neue Wechselsprechanlage.

Die Einrichtung unserer Werkstatt und die des Aufenthaltsraumes wurde aus Gründen der Kostenersparnis in größerem Umfange von

uns selbst angefertigt.

Im Sommer und Herbst 1967 wurde die Werkstatttätigkeit neben kleineren Überholungsarbeiten vorwiegend auf den Bau des Motors seglers AK 1 beschränkt. Hierzu wurden mehr als 2600 Werkstattstunden aufgewendet. Über den Fortgang dieser Arbeiten berichten wir unter Abschnitt C.

Im Herbst und Winter 1967 wurde der Ka 6-Transportanhänger instandgesetzt und erhielt eine neue Achse. Auch das Fahrwerk unseres Motorflugzeuges Bölkow 207 wurde ganz überholt, da sich ein erheblicher Materialverschleiß gezeigt hatte.

Gegen Ende des Jahres wurde mit der Grundüberholung und Verbesserung der im Jahre 1967 erworbenen Ka 6 begonnen.

2.) Flugbetrieb

Segelflug

Erflogen wurden im Berichtsjahr 598 h bei 2227 Starts. Dies entspricht ungefähr den Leistungen des Vorjahres. Dabei entfielen auf die einzelnen Maschinen:

Ka 6	222 Starts	138 Stunden	52 Minuten
Ka 8	431 Starts	206 Stunden	59 Minuten
Kr III	537 Starts	126 Stunden	34 Minuten
Doppelraab V 7	1037 Starts	125 Stunden	52 Minuten

Das Frühjahrslager fand in Forchheim in den letzten zwei Aprilwochen statt.

Rechtzeitig zum einwöchigen Pfingstlager in Dijon wurde eine gebrauchte Ka 6 BR angeschafft.

Vom 20.7. - 22.8. war die Akaflieg in Reutte.

Ein Pilot erflog sich seine letzte Gold-C Bedienung mit einem freien Streckenflug von 420 km nach Autun, Frankreich.

5 weitere Piloten erflogen die Silber-C. Gesamtstreckenflug des Berichtsjahres 1400 km.

7 Flugschüler erwarben den Luftfahrerschein Klasse I.

4 F-Schlepp-Prüfungen wurden abgenommen.

3 Windenfahrer wurden ausgebildet und 5 Funksprechzeugnisse BGFZ 1 erworben.

1 Akaflieger wurde auf dem Hornberg zum Segelfluglehrer ausgebildet.

Am 30.7. ging in Reutte beim Start der Kranich schwer zu Bruch. Der Pilot und ein Gast kamen glücklicherweise nicht zu Schaden.

Motorflug

Erstmals seit langer Zeit konnte die Akaflieg mit eigenem Motorfluglehrer 4 Piloten auf unserer Bölkow ausbilden.

Während des Jahres wurden 216 Flugstunden bei 751 Starts erflogen. In Anbetracht der in absehbarer Zeit fälligen Grundüberholung und der gestiegenen Unterhaltskosten mußten leider die Fluggebühren erhöht werden. Selbst die Schulungsgebühren mußten wegen der schlechten Finanzlage angehoben werden.

3.) Segelfluglager in Darois bei Dijon

Nach den sehr guten Eindrücken, die wir im Vorjahr erhielten, führen wir auch 1967 am Pfingsttag wieder zu einem Flug-

lager nach Darois bei Dijon.

Buchstäblich in letzter Minute konnten wir auch unsere neu-erworbene Ka 6 neben der altbewährten Ka 8 und dem Kranich III mitnehmen. Die Fahrt selbst verlief nicht programmgemäß, da unser altersschwacher und dringend zu ersetzender 170er Mercedes für die Strecke ca. 24 Stunden benötigte. Dennoch konnten wir mit unseren französischen Fliegerkameraden schließlich ein herzliches Wiedersehen feiern. Die meisten von uns waren ja im Jahr zuvor schon dort gewesen und eben deshalb wiedergekommen.

Als Unterkunft hatte man uns eine solide ehemalige Militärbaracke mit fließendem Wasser zur Verfügung gestellt. Im Vergleich zum Vorjahr, in dem wir bei den dortigen Temperaturen in Zelten wohnten, war es direkt komfortabel. So hatten wir von Anfang an gleich einen weiteren Beweis der ausgezeichneten und entgegenkommenden Gastfreundschaft unserer französischen Freunde.

An einem der folgenden Tage durften wir mit ihnen auch das 10-jährige Bestehen ihres Fluggeländes feiern, wobei uns das große Interesse seitens der französischen Regierung, des Militärs und der Stadtverwaltung von Dijon an diesem Fest und deren tatkräftige Unterstützung etwas wehmütig an unsere Verhältnisse denken ließ.

Leider hatten wir mit dem Wetter nicht soviel Glück wie im Vorjahr. Immerhin reichte es für 4 Streckenbedingungen für das Silber-C und auch sonst zu einigen schönen Flügen, allerdings in Platznähe. Wie beim vorjährigen Lager durften wir dank des Vertrauens, das unsere Fliegerkameraden auf uns setzten, auch diesmal wieder nahezu ohne Einschränkungen die französischen Maschinen fliegen. Dabei waren insbesondere die "Mésange" und als etwas bei uns inzwischen Seltenes die "C 800" von großer Beliebtheit. (Es ist letzteres ein ähnliches Flugzeug wie die bei uns bekannte "Jö 4".) Immerhin haben 2 Akaflieger

einen über 5 Stunden langen Lustflug damit machen können. - Die Franzosen hatten offensichtlich auch ihre Freude an unserem Kranich und insbesondere an der Ka 6.

Alles in allem verstanden wir uns ausgezeichnet mit unseren Gastgebern, was auch bei "Unternehmungen" zum Ausdruck kam, die nicht mit dem Fliegen zusammenhingen. So hatten unsere Freunde zum Beispiel einen Ausflug in die berühmten Weinorte der Cote d'Or organisiert, der mit einer Einladung zum Abendessen am Weinhof eines Fliegerkameraden und den obligaten Kostproben seines Weines ziemlich "rauschend" endete.

Am Tag vor unserer Abfahrt hatte der Aero-Club de la Cote d'Or ein Hammelessen vorgesehen. Leider hatte es an diesem Tag so viele Außenlandungen gegeben, daß die meisten irgendwo als Rückholmannschaft eingesetzt waren und nur ratenweise zum Hammelessen eintrudelten.

Leider konnten unsere französischen Freunde uns in diesem Jahr nicht besuchen, was uns wenigstens erlaubt hätte, eine Probe unserer Gastfreundschaft zu geben. Wir hätten uns sehr anstrengen müssen, das steht fest.

4.) Segelfluglager in Reutte/Tirol

Gemäß unserer nun schon jahrelangen Reutte-Tradition packten wir auch dieses Jahr unsere Flugzeuge auf die Anhänger und fuhren hin. Wir nahmen wie üblich den Kranich, die Ka 8 und die Ka 6 mit. Den Doppelraab, der im vergangenen Jahr unter unseren erfahrenen Piloten Furore gemacht hatte, ließen wir mit Rücksicht auf unsere Finanzlage und auf unsere dieses Jahr größere Anzahl von Anfängern in Forchheim zurück.

Das Wetter in der ersten Woche erlaubte nur an zwei Tagen einen recht mittelmäßigen Flugbetrieb. Das drückte natürlich auf die Stimmung und erhöhte den Unmut auf den berühmten "grünen Stein-



Ka 6 beim Start in Reutte

beißer", der im oberen Lechtal ja normalerweise morgens einatmen und den ersten Aufwind am Haushang bringen sollte. Die Stimmung sank verständlicherweise gegen den Nullpunkt, als am Sonntag dem 30. Juli der Kranich um 14.00 Uhr abhob und bereits 14.01 Uhr schwer verbogen in der Mitte des Flugplatzes lag. Glücklicherweise konnte der Pilot völlig unversehrt und dessen Gast mit leichten Prellungen aus dem traurigen Wrack klettern. Das schien das Ende unseres umhegten und gepflegten Kranichs zu sein. Sicher ist jedoch, daß uns der bedauerliche Unfall einen Strich durch unser Flug- und Ausbildungsprogramm gemacht hat und trotz Versicherung wohl auch ein Loch in unseren Haushalt reißen wird. (Inzwischen erhielten wir den reparierten Kranich wieder im Rohbau.)

Die weiteren beiden Wochen in Reutte waren, was das Wetter anbelangt, nicht wesentlich besser als die erste. An größere Überlandflüge war kaum zu denken. Immerhin gelang im Gegensatz zur ersten Woche zuweilen der Flug zur Zugspitze, eine doch eindrucksvolle Erweiterung der Platzrunde.

5.) Idafliegtreffen 1967

Wie schon in den vergangenen Jahren nahmen auch im Berichtsjahr 1967 einige von uns im Anschluß an das Reutte-Lager am Idafliegtreffen in Braunschweig teil.

Traditionsgemäß brachten wir wieder unsere Ka 8 mit, die dort recht willkommen ist, weil die Leistungen unserer Maschine sehr genau vermessen sind und sie daher zu Vergleichsflügen gern herangezogen wird.

Die Leitung des Vergleichsfliegens lag wieder in altbewährter Weise in den Händen von Herrn Dipl.-Ing. H. Zacher von der DVL München. Auch in diesem Jahr waren wieder interessante Typen vertreten, so unter anderem: BS 1, SB 8, Libelle, SB 5.

Unser besonderes Interesse erreichte die B 4, ein Ganzmetallsegelflugzeug, das in ähnlicher Bauweise wie unsere AK 1 gefertigt wurde.

Dieses von der Akaflieg Braunschweig seit einigen Jahren in dankenswerter Weise veranstaltete Idafliegtreffen kann wohl ohne weiteres als eine sehr sinnvolle Einrichtung zur Weiterbildung der Piloten bezeichnet werden.



C. WISSENSCHAFTLICHE TÄTIGKEIT

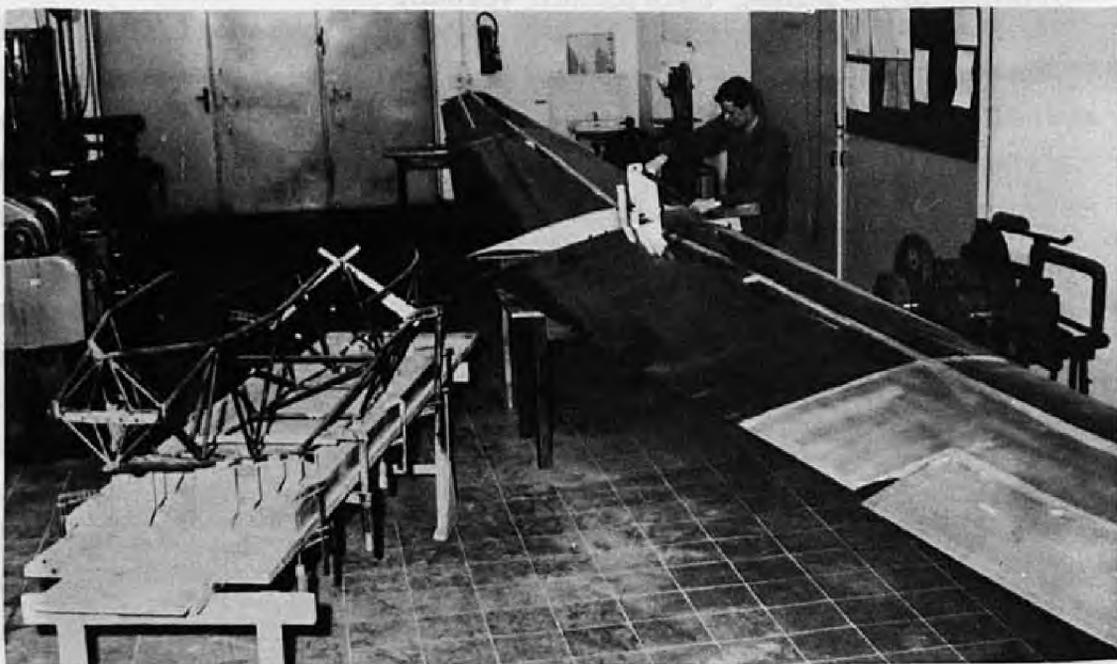
Bau des Motorseglers AK 1

a) Tragflächen

Wie bereits 1966 berichtet, waren zu Beginn dieses Berichtszeitraumes beide Holme mit Verstärkungen und U-Profilen als Halterung für die Conticell-Nasenrippen fertiggestellt. Es wurden die 7 formgebenden Metall-Nasenrippen eingesetzt und der kurze Nasenholm eingepaßt. Die Vorrichtung für die Nasenholmeinpassung war schon im Vorjahr angefertigt worden.

Danach wurden die Conticell-Nasenrippen eingesetzt und die Nase ausgestraakt. Dem 0,5 m Nasenbeplankungsblech wurde auf einer Biegevorrichtung die Profilnasenkrümmung gegeben. Anschließend konnte das Blech aufgeklebt und mit den Holmgurten, dem Nasenholm und den Endrippen vernietet werden.

Die fertigen Nasen wurden nun hängend in eine andere Vorrichtung eingespannt und der Aufbau der Flügelhinterteile ging analog vor. Die Störklappen und die Querruder mit Betätigungs-

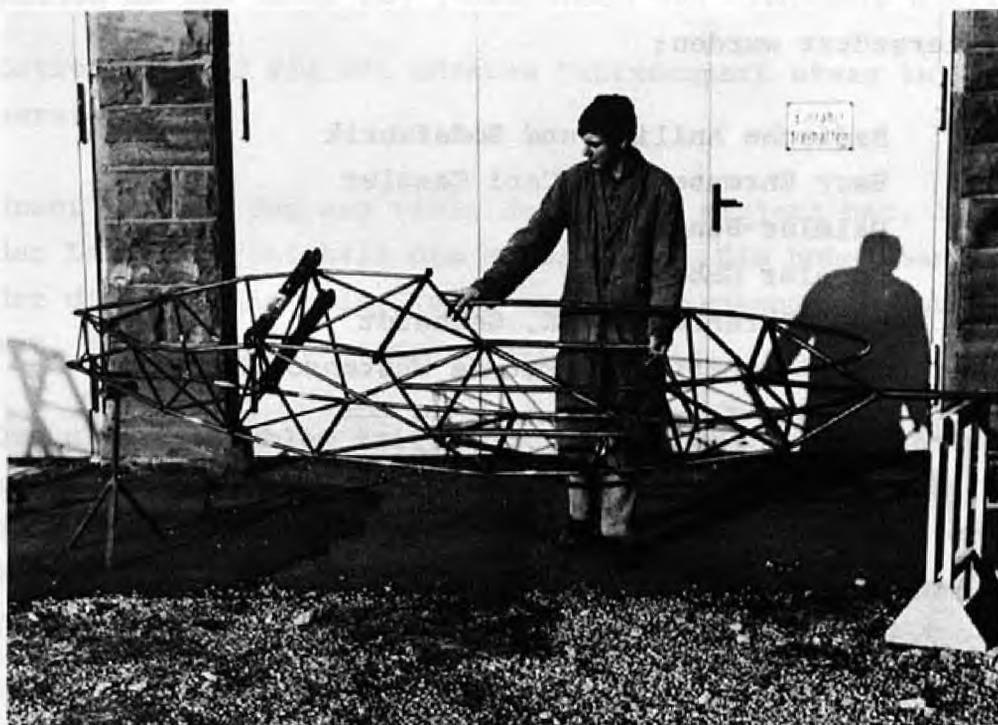


gestänge wurden eingebaut. Die Endleiste wurde mit der Oberbeplankung verklebt. Beide Flügel sind bis auf die hintere Unterseitenbeplankung fertiggestellt. Diese Arbeit verzögerte sich leider, da die Flügel vor dem gänzlichen Schließen von der PFL abgenommen werden müssen.

b) Rumpf

Beim Bau des Rumpfes sahen wir uns mit unvorhergesehenen Schwierigkeiten konfrontiert. Der bisher im Flugzeugbau verwendete Werkstoff läuft aus und wird durch einen anderen ersetzt. Dieser hat für uns den wesentlichen Nachteil, daß er nicht autogen verschweißt werden darf, sondern nur im Argonarc-Schutzgas-Verfahren schweißbar ist. Eine solche Schweißanlage ist bei uns nicht vorhanden und eine Anschaffung wäre zu kostspielig gewesen.

Unter diesen Umständen waren wir gezwungen, für jeden Arbeitsgang am Rumpf umfangreiche und vor allem stabile Vorrichtungen zu bauen, um die Rohre in der richtigen Lage zu fixieren. Da auch das autogene Heften für eine spätere Schutzgasschweißung unangenehm sein kann, mußten wir stets mit dem meistens er-



heblichen Aufbau nach Speyer fahren, wo die Schweißung dann mit freundlicher Unterstützung der VFW-Speyer durchgeführt werden konnte.

Die Holmbrücke und das Rumpfgerüst sind auf diese Weise fertiggestellt worden. Momentan sind wir damit beschäftigt, die Holmbrücke mit anmontierten Flächen zusammen mit dem Rumpf zu vermessen und in diesem zu fixieren. Sobald diese Arbeit beendet sein wird, kann mit der Rumpfverkleidung begonnen werden.

Den Freunden und Helfern unserer Gruppe

Ohne die Hilfe von außen wäre die Arbeit und das Fortbestehen der Akaflieg nicht denkbar. Glücklicherweise fanden sich an unserer Universität stets Professoren, die uns mit Rat und Tat und auch mit manchem Griff in die Brieftasche unterstützten. Ihnen sei an dieser Stelle nochmals herzlich gedankt.

Unser Dank gilt auch folgenden Persönlichkeiten, Institutionen und Firmen außerhalb der Hochschule, von denen wir im Berichtsjahr unterstützt wurden:

Badische Anilin- und Sodafabrik
Herr Ehrensensator Carl Canzler
Daimler-Benz AG
Dornier GmbH
Herr Ehrensensator K. Gebhardt
Gemeinschaft der Freunde Wüstenrot GmbH
Kühnle, Kopp und Kausch AG
Herr Dipl.-Ing. E. Morlock
Osram GmbH
Rokal
Siemens AG, WWM
Schoeller und Hoesch

D. S O R G E N U N D N Ö T E

Große Sorgen bereitet uns die Ausstattung unserer Werkstatt mit Werkzeugen.

So benötigen wir dringend:

Spiralbohrersätze mit zylindrischem Schaft, 1/10 mm steigend

Feilen zur Stahl- und Aluminiumverarbeitung

Surform-Feilen zur Bearbeitung der Positivs für die Rumpfschale der AK 1

eine Universal-Fräsmaschine

eine elektrische Stichsäge mit verstellbarer Auflegeplatte

eine Supportschleifmaschine zum Schleifen von Bolzen in der Drehbank

Auch die Ausstattung unserer Arbeitsräume bereitet uns Sorgen.

Wir benötigen daher für den Unterrichtsraum ein Epidiaskop zum Projizieren von Diapositiven und Abbildungen. Eine Additionsmaschine könnte uns große Dienste bei der Durchführung unserer Verwaltungsarbeiten leisten.

Letztlich sind wir mit unserem Fahrzeugpark etwas in Not geraten.

Unser VW-Bus, der uns viele Jahre treu gedient hat, läßt in der Leistungsfähigkeit des Motors nach. Die hohe Beanspruchung, der die Maschine beim Ziehen von Flugzeuganhängern ausgesetzt ist, führt zu einem raschen Verschleiß.

Das gleiche Problem tritt auch bei unserem Seilrückholfahrzeug auf. Ein Mercedes aus dem Jahre 1937 dient uns hierzu. Dieses Fahrzeug ist zwar äußerst robust, jedoch verursachen die hohen Treibstoffkosten bei unserer ohnehin angespannten Finanzlage uns mancherlei Kopfzerbrechen.

Ein gebrauchtes, aber gut erhaltenes Dieselfahrzeug, das Geschwindigkeiten von 30 km/h bei einer Zugkraft von 50 - 100 kg erreicht, würde für uns hier einen wertvollen Seilrückholer darstellen.

Druck: A. Wasmund - Bothmann/Höpfner, Arbeitsgemeinschaft
5 Köln-Sülz Zülpicher Straße 220, Ruf 444152
Zweigstellen: 51 Aachen Friesenstraße 13 Ruf 29516
75 Karlsruhe Waldhornstraße 19 Ruf 691452