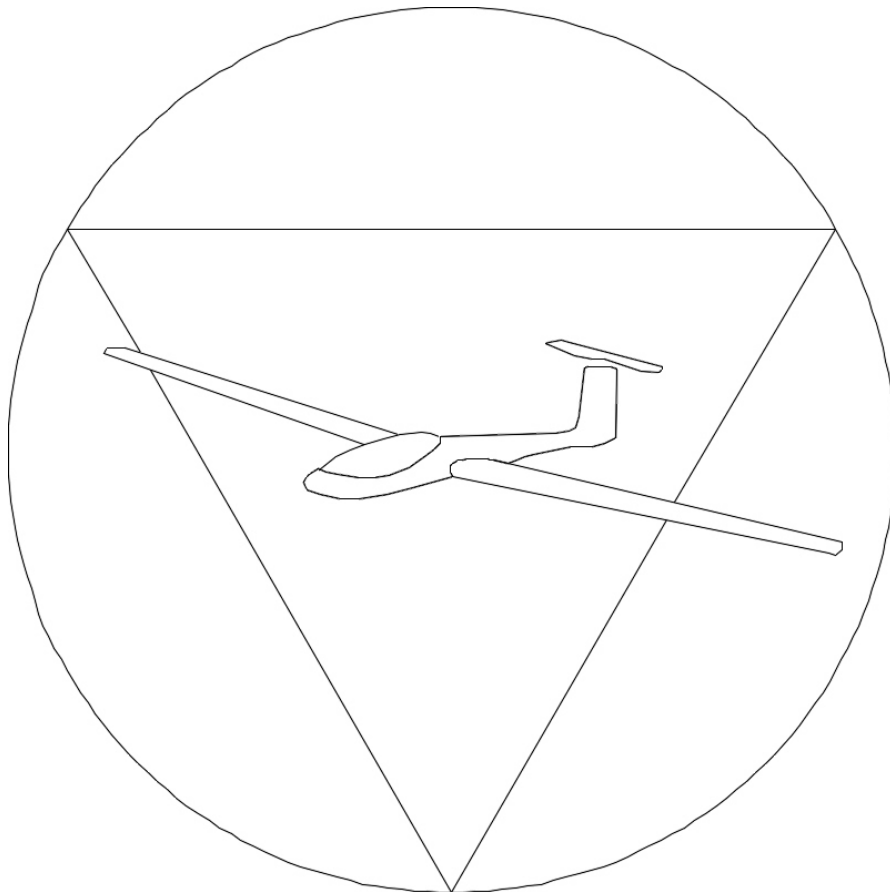


Akademische Fliegergruppe
an der Universität Hannover e.V.

Mitteilungen 1998

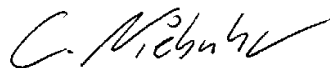


oder wie ein Jahr im Fluge vergeht.

Vorwort

Ein für die Akaflieg Hannover trostloses Jahr geht seinem Ende entgegen. Der schlechte Sommer lockte gerade einmal die hartgesotttesten Flieger nach Oppershausen. Selbst unsere Fliegerelite mußte oft genug die geplanten Dreiecke abbrechen oder bei einem zünftigen Bauernfrühstück auf die Rückholer warten. Wahrlich kein Sommer zum Helden zeugen. Der Tod unseres Alten Herrn und Unikums Joachim Beseler als auch Ankes Unfall waren weiter „Lowlights“ des Jahres, auf die wir gerne verzichtet hätten. Nichtsdestotrotz sehen wir positiv in die Zukunft. Anke sprüht schon wieder vor Tatendrang und der Discus nimmt dank Donalds Einsatz auch langsam wieder Formen an. Leider wird seine vollständige Instandsetzung sicherlich einen Großteil unserer Winterarbeit auffressen. Trotzdem bin ich optimistisch, daß die Arbeiten an den DG-600-Ohren endlich zur Vollendung gelangen und vielleicht sogar der eine oder andere Fortschritt an der AFH 26 zu verzeichnen sein wird. Wir würden uns freuen, euch über die neusten Errungenschaften bei einer Wurst und dem einen oder anderem Bier beim traditionellen Altdamen-, Altherrenfliegen im kommenden Jahr berichten zu dürfen. Weiterhin hoffen wir, daß die Unterstützung der Akaflieg durch Euch auch in dem folgendem Jahr anhält, denn wie immer ist unser finanzieller Rahmen eng gesteckt. Im Namen der Akaflieg wünsche ich Euch ein erfolgreiches und glückliches Jahr 1999 und hoffe auf ein baldiges Wiedersehen.

Mit freundlichen Grüßen,



Christian Niebuhr

Inhalt

idaflieg-Wintertreffen in Hannover

Seite

4

Aspres 98

Seite

5

Aspres Teil II oder Kann man in Frankreich Fliegen?

Seite

6

Schulungslager Karlsruhe

Seite

9

Und wieder so früh aufstehen ... ?

Das Idaflieg Sommertreffen

Seite

10

Beseler

Seite

12

Es geht wieder bergauf

Seite

14

Discus – Stand der Dinge

Seite

14

Mitgliederliste

Seite

16

Impressum

Seite

17

Akafernsehen

Die letzten Sylvesterpartyeinladungen wandern in die Briefkästen, die Bleigießerausrüstung wird aus dem Keller geholt und das Fernsehprogramm quillt über vor Jahresrückblicken – eindeutig, das Jahr 1998 macht es nicht mehr lange. Schalten wir doch einfach mal rein:

AkaFernsehen mit unserer beliebten Moderatorin Bärbel Schläfer!

Grüß Gott! Ich bin's wieder, eure geliebte Bärbel Schläfer.

Heute wieder mit einem genial schlüpfrigen Thema: Wenn die Flex mit der Ex ... uuuups, erst nächste Woche.

... heute: Jahresrückblick 1998 oder wieso hatte der Sommer Urlaub?

Begrüßen wir zusammen mit einem schallenden Applaus unseren ersten Gast an diesem Nachmittag, Jan Opitz aus Hannover, seines Zeichens damaliger Vorsitzender der bodenlosen JungAkademiker. Der Januar begann für die Akaflieger gleich mit Arbeit ...

Jan, gib Gas!

idaflieg-Wintertreffen in Hannover

Dieses Jahr hatten wir das Vergnügen, das idaflieg-Wintertreffen in Hannover auszurichten. Nachdem alle Vorbereitungen getroffen waren und die Werkstatt, in der unsere Gäste übernachten sollten, aufgeräumt war (sogar die Dusche wurde wieder in Betrieb genommen), trudelten dann am Mittwoch abend unsere Gäste langsam ein. In der Werkstatt war dann auch schnell ein Schlaflager errichtet (Ja, es können tatsächlich ca. 40 Personen in der Werkstatt untergebracht werden!). Der Donnerstag begann dann mit einem schnellen Frühstück, danach gingen es dann auch schon mit den Vorträgen los, die nur durch eine kurze Mittagspause unterbrochen wurden. Der Donnerstag abend gehörte dann den Teilnehmern. Am Freitag wurde dann Nachmittags die Jahreshauptversammlung der idaflieg abgehalten, für die Gäste wurde parallel dazu ein Besuch des Luftfahrtmuseums in Laatzen organisiert. Am Freitag abend fand schließlich die große Fete in den Räumlichkeiten der Saalgemeinschaft Kette statt. Diese war, so wurde mir von vielen Seiten bestätigt, eine der besten der letzten Jahre bei den Wintertreffen. Gefeiert wurde bis spät in die Nacht. Trotzdem war am nächsten Morgen um 8:30 Aufstehen angesagt. Der Tag wurde dann zum Wachwerden mit zwei leichteren Vorträgen der AFH begonnen. Alex hat über den Bau der Ohren und seine Erfahrungen dabei berichtet. Anschließend hat Burkhard seinen, den Akafliegern schon von der JHV 1997 bekannten Vortrag, über die Gebrüder Günther wiederholt. Danach folgten dann noch einige weitere Vorträge und Videovorführungen der anderen Akafliegs. Gegen 16.00 Uhr war dann der Spuk vorbei und wir Hannoveraner konnten, nachdem wir den benutzten Hörsaal in der Uni aufgeräumt hatten, erleichtert durchatmen.

Das Wintertreffen war ein voller Erfolg, mir sind zumindest keine anderen Ansichten zu Ohren gekommen. Ich möchte an dieser Stelle noch einmal allen Danken, die bei der

Organisation mitgewirkt haben, teilweise im Vordergrund und teilweise auch hinter den Kulissen, wo sie unentbehrlich waren (Danke Olli!)

Jan Opitz

Mensch klasse Jan, war sicherlich eine Menge Arbeit die Akaflieg-Hannover-Fahne hoch zu halten. Ein positiver Nebeneffekt ist nicht zu vergessen: Die Werkstatt machte zum erstenmal seit der Erfindung des Feudels Bekanntschaft mit ebensolchem. Eine Erfahrung von der sie lange zehren muß.

Doch weiter im Programm! Hinter der Bühne warten ungeduldig Harald und Donald auf ihren Auftritt. Wollen wir sie nicht weiter zittern lassen.

Erzählt Jungs, wie war's in Frankreich?

Aspres '98

So langsam gewöhnen wir uns ja an unser „Übersommerungscamp“ in Aspres. Wie auch schon im letzten Jahr enthielt sich die Aktivitas (bis auf einen Alibiaktiven), so daß die Gruppe je nach Urlaubslage über den Zeitraum von 6 Wochen verteilt mit durchschnittlich fünf AfH-Nasen vertreten war.

Das war aber auch schon alles was an das letzte Jahr erinnerte. Das Wetter auf der Hinreise, die wir natürlich fliegend erledigen wollten, war durchwachsen und während in der Heide die Dreiecke reihenweise abgebrochen oder anderweitig beendet wurden, kämpfte sich die DG 600 über die Hildesheimer Börde und andere Umwege bis nach Hedemünden bei Kassel auf den Acker eines kniesigen Bauern.

Nachdem der Flieger im Anhänger war, ging es auf der Autobahn weiter bis nach Rastatt zur Nachtruhe, da Harald am nächsten Tag die ultimative Restetappe von Freiburg durch die Schweiz direkt nach Aspres geplant hatte.

Die Ernüchterung kam am nächsten Morgen, als in Freiburg weder Schleppilot, noch taugliches Wetter vorhanden waren...

Während der Fahrt durch die Schweiz akzeptierte auch Harald angesichts der „trüben Soße“ in den Bergtälern, daß da „beinahe“ nichts zu machen war.

In Aspres angekommen, durften wir die Erlebnisberichte von Jörg Schlarbaum und Götz, die schon vorgefahren waren, anhören...und konnten es kaum noch erwarten, in die Luft zu kommen.

So brachte gleich der erste Tag Basishöhen von 4500 m und für einige Flüge durch die Hauts Ecrins an die italienische Grenze. Am dritten Tag sah das Wetter dann so gut aus, daß „der Mont Blanc rief“. Seinem Ruf gehorchend, machten wir uns auf den Weg durch die Ecrins über die Grande Motte zum kleinen St. Bernhard. Von hier versuchten wir dann auch das letzte Tal noch zu queren, aber nach einigen Minuten des Nervenkitzels in starken Abwinden beschlossen wir dann, doch zum Paß zurückzufliegen. Obwohl wir noch einiges an Zeit hatten, machten wir uns wieder auf den Heimweg. Auch die nächsten Tage waren ähnlich ergiebig, so daß die Stimmung im Lager entsprechend gut war. Nach einer Abkühlung durch ein Gewitter gab es dann auch noch eine Mistralwetterlage. Wir packten unsere sieben Sachen und rüsteten in Serres bei Klaus Ohlmann auf. Nach einem ausführlichen Briefing (in deutsch) wußte dann auch jeder Bescheid über Rotoren, wo und wie hoch, und was man sonst noch so tun und lassen muß.

Und tatsächlich, für mich war es (beinahe) der erste Wellenflug, es funktionierte !
Mit Sauerstoff im Gepäck ging es dann auf 5850 m.

Am nächsten Tag, an dem Harald sich im Geiste schon in den ausgeprägten Wellensystemen der französischen Alpen zum Mont Blanc fliegen sah, flaute der Wind dann leider sehr früh wieder ab und der nervenaufreibend von „Charlie“ besorgte Sauerstoff, erwies sich als sichere Reserve fürs nächste Jahr. Statt dessen „säbelte“ Harald dann zusammen mit Götz die Bergkuppen ab. Sollte der (Akaflieg-)Bus einmal nicht mit Kühlschrank, Küchenzelt und all den ansonsten irgendwie irgendwann mal nützlichen Dingen überladen sein, wäre eine Sauerstofffüllstation sicher eine lohnende Sache, die der Akaflieg die Nachfüllkosten von 50 DM für eine Füllung ersparen könnte.

Da jeder nur jeden zweiten Tag fliegen konnte, blieb auch genügend Zeit für andere genußvolle Aktivitäten. Der Markt in Nyons wurde genausowenig ausgelassen, wie die Tour-Etappe in Richtung Grenoble (wusch und alle waren vorbei !). Von zwei weiteren jungen alten Herren wurde die neue sportliche Disziplin des „Extreme- wild-water-sitting“ erfunden, bei der es darum geht, sich auf einen Stein in einem klaren, kalten französischen Gebirgsbach zu setzen, dabei die Beine ins Wasser baumeln zu lassen und ansonsten möglichst nichts zu tun, es sei denn Rückholerhandys zu bewachen oder zu lesen. Auch die Möglichkeit, sich in Kajaks einen Wildwasserfluß herunterzustürzen, wurde genutzt. Allerdings erst nach reichlicher Überlegung und unter der Führung erfahrener Eingeborener. Dank Götz´ neuem Sportgerät, wurden auch Erfahrungen im Bogenschießen (und Pfeile suchen) gesammelt. Die Taranteln waren im letzten Jahr auch nicht alle abgesoffen, da wir zumindest ein fünfmarkstückgroßes Exemplar zwecks Photoshootings aus seinem Loch gezogen haben. Es war also alles vorhanden, was einen schönen Urlaub ausmacht und wir sind schon gespannt aufs nächste Jahr.

Donald und Harald

*Klasse, vielleicht habt ihr auch mal ein Plätzchen für mich frei.
Ja Jan, du möchtest auch noch was sagen?*

Aspres Teil II oder kann man in Frankreich Fliegen ?

Sommerurlaub soll entspannend sein. Dies dachten wir, Tom und ich, uns auch dieses Jahr. Aus Termingründen konnten wir nicht mit Harald und Donald nach Aspres fahren, sondern wollten eine Woche später nachkommen. Da wir erst am Dienstag loskamen, entschlossen wir uns kein eigenes Flugzeug mitzunehmen. Immerhin erwartete uns die DG 600 der beiden Anderen, die wir übernehmen wollten. Für drei Tage ein Flugzeug nach Frankreich zu ziehen schien uns doch etwas übertrieben, von den Kosten für die Versicherung will ich gar nicht reden.

Da wir uns auf drei Tage Flugabstinenz eingerichtet hatten, nahmen wir genug Spielsachen in Form von Fahrrädern etc. mit. Wir fuhren also Dienstag Abend so gegen 9 los und kamen auch recht entspannt am Mittwoch Morgen an. Allerdings war in der hannoverschen Zeltburg, gekennzeichnet durch das traditionelle Küchenzelt, kein Lebewesen zu entdecken. Da auch

noch ein Teil der Anhänger weg war und ein Blick auf den Windsack Nordwind ansagte, mußten die anderen wohl auf dem Flugplatz in Serres sein. Also Fahrräder vom Dach und los. Die 15km reichten kaum um ganz wach zu werden und in Serres waren sie auch wirklich. Der Wind hatte sich inzwischen gelegt, so daß jetzt angenehme 30 °C in der Sonne waren. Zum Fliegen bei schwacher Blauthermik ist so ein Wetter aber nicht so umwerfend, so beneideten wir Harald, Götz, und Michael nicht sonderlich als wir sie startklar machten. Als die Flieger weg waren und der Einkauf für's Abendessen geklärt war, machten Tom und ich uns zum nächsten Wildbach auf, um uns im 'extreme white water sitting' zu üben. Zurück am Flugplatz sammelten wir Donald auf, um zur nächsten Tour zu starten. Nach einem schönen Abendessen konnte man den Urlaubsaufakt nur als gelungen bezeichnen.

Am nächsten Tag war Donald mit Fliegen dran. Wir wollten Götz auf einer Paddeltour begleiten. Am Einsatzpunkt angekommen merkte Götz dann aber doch, daß ein buntes Boot noch keinen Wildwasserfahrer macht. So haben wir uns zu einer geführten Tour die Durance herunter entschlossen. Die Tour war abgesehen von einigen Verständigungsproblemen, unser Französisch ist mehr als bescheiden, das Englisch unserer Guides aber auch nicht besser, ein voller Erfolg. Am Ende der Fahrt stand noch eine über 1m hohe Welle, die den Spaß so richtig abrundete.

Der nächste Tag war nicht fliegbar und so machten sich Harald und Donald auf den Weg zurück nach Hannover. Wir machten uns auf, um im Badesees Eskimorollen in Götz Kajak zu üben, was uns allen auf ganzer Linie mißlang, so daß wir glücklich waren als das angekündigte Gewitter herannahte und wir zurück radeln konnten.

Am Samstag war fliegbares Wetter angesagt. Michael, Tom und Götz starteten. Aber schon nach kurzer Zeit entwickelte sich aus den Cumuli eine Gewitterfront, so daß wir gerade noch Zeit hatten, die Flieger zu vertäuen und abzukleben.

Sonntag: Das Wetter fing an ärgerlich zu werden und Besserung war frühestens für Dienstag vorhergesagt. Götz, Tom und ich machten uns, auf die Gegend nördlich des Pic zu erkunden. Mitten im Nebel tauchte eine herrliche Schlucht auf in der auch noch Leute rumklettern. Wagen geparkt und die Schlucht bergauf verfolgt um einen Einstieg zu finden, der auch bald kam. Leider kamen wir im Flußbett nur einige hundert Meter weit, dann hätte man doch Kletterausrüstung gebraucht.

Montag: Jetzt wurde uns gesagt, daß erst ab Donnerstag mit einer Wetteränderung zu rechnen sei. Aber es wartete noch eine Schlucht auf uns. Nachdem wir uns in Gap Klettergurte gekauft hatten, sind wir wieder rauf ins Gebirge und wollten gerade in den Kletterparcour einsteigen, als die Polizei hielt. Von den Verständigungsproblemen habe ich ja schon oben berichtet, aber nach einer Weile war klar, daß sie meinten, daß man auch noch Helme bräuchte. Es hat dann noch mal 2 Stunden gedauert, bis wir im nächsten Skiort jemanden aufgetrieben hatten, der uns Helme leihen konnte. Dann ging es aber endlich los. Ich vorneweg, dann Tom und Götz. Nach dem ersten senkrechten Stück fing ich doch aus unerklärlichen Gründen an zu schwitzen, und meine Beine fühlten sich so komisch weich an, was sich auch erst legte, als ich einer Grotte ein paar Meter Abstand zu Abgrund hatte. So war ich dann froh als es wieder aus der Schlucht herausging.

Dienstag: Der Wetterfrosch in Aspres verspricht die Wetterbesserung für Freitag. Michael fährt nach Serres dort sprechen sie von Samstag. Nach stundenlangen Beratungen hatten wir das Wetter endgültig zerredet. Und wir brachen unsere Zelte ab. Götz der ja schon 3 Wochen geflogen war, wollte nach Hause. Tom und ich ein bißchen Wandersegelflug machen. Michael wollte uns hinterher.

Eigentlich hatten wir erwartet, daß Michael's 3er BMW meinen Golf-Diesel-Trekker spätestens auf den Autobahnen in der Schweiz einholt, was aber nicht geschah. So fanden wir uns um Mitternacht allein auf dem Freiburger Flugplatz ein. Da am nächsten Morgen hier immer noch dichte Staubewölkung vorlag, ging es weiter nach Norden. Von Bruchsaal aus, wo anders könnte eine DG besser starten, wollte ich dann in die Röhn fliegen. Leider war in

Bruchsaal kein Flugbetrieb zusammen zu kriegen und so ging es 30km zurück nach Karlsruhe. Die Akaflieg war nicht da, aber an einer anderen Winde ging es gut hoch, und der erste Bart im Blauen ging auch gleich mit fast 3m. Die Thermik entwickelte sich prächtig und am Spessart waren es schon schönste 2-3/8 die das Fortkommen zum Kinderspiel machten. Leider verlor ich am Main den Funkkontakt zu Tom, der mit dem Hänger sich von einem Stau zum nächsten tastete. An den südlichen Ausläufern der Rhön wurde ich jäh aus meine Träumen gerissen weil die Wolken sich hier auf 7,8/8 mit starker Tendenz zu 7,999/8 verdichtet hatten. Bis zur Wasserkuppe wo wir uns verabredet hatten waren es noch lächerliche 40km. Meine Höhe war noch gut 1300m NN. In der Heide hätte jetzt ein Endanflug richtig Spaß gemacht, leider liegt die Wasserkuppe aber selbst über 900m NN, so hieß es dann erst einmal oben bleiben. Nachdem ich mich knappe drei Stunden immer mit einem Nullschieber der aus einem Hang herauskam oben gehalten habe machte die Wolken endlich wieder auf. Leider war es jetzt schon nach fünf und so baute sich die Thermik ein Stockwerk tiefer auf, so daß ich nicht mehr über 1200m NN kam. Nach noch zwei bis drei erfolglosen Versuchen doch noch das gesteckte Ziel zu erreichen, begann ich am Fuße der Wasserkuppe nach einem geeigneten Flugplatz zum Übernachten und Starten am nächsten Morgen Ausschau zu halten. Bad Kissigen hatte ich zuerst im Visier aber da sich im Funk trotz Flugbetriebes niemand meldete ging es weiter nach Neustadt an der Saale. Dort sah es aus als wenn gerade Fluglager wäre, und da es schon kurz vor sieben war, landetet ich dort. Nachdem ich unsere Relaisstation in Hannover angerufen hatte (Anke sei nochmals Dank), kam Tom auch schon nach einer halben Stunde, etwas schlechtgelaunt an. Er war vor einer guten Stunde auf dem Weg zur Wasserkuppe direkt am Flugplatz vorbeigefahren. Naja. Nach einem guten Essen und ein paar Bier hob sich seine Stimmung dann doch deutlich. Wir beschlossen dann noch die nächsten 3 Tage hier zu bleiben.

Donnerstag: Tom hatte einige Probleme vom Platz wegzukommen aber dann ging es richtig gut. Während ich die Wasserkuppe mir von unten ansehe kreist er oben drüber zusammen mit einem Rudel Ultraleichsegelflugzeugen (ULF's) die dort gerade ein Treffen hatten.

Am Freitag bin ich wieder dran. Bei meinem ersten Start kippt mir die 600 gleich nach dem Ausklinken ab, so das ich sie gerade noch genug Höhe habe das Trudeln auszuleiten und zu landen. Eigentlich passieren Pilotenfehler ja immer nur den Anderen. Nach einer Stunde habe ich mich von dem Schock erholt und starte nochmal. Die Blau-Thermik in der Ebene ist sehr gut aber die Rhön tut es überhaupt nicht. Erst im dritten Versuch schaffe ich es bis zur Kuppe um dann auch gleich wieder ins Tal zu gleiten, wo es wieder wunderbar geht.

Samstag: Tom will heut bis Opperhausen fliegen. Leider scheint das Wetter das gleiche wie am Vortag zu sein. So muß auch er seinen ersten Anlauf über die Rhön zu springen abbrechen um Höhe zu tanken. Ich warte indessen auf einem Parkplatz. Als ich glaube sein 'OK' zur Weiterfahrt zu hören, geht es durch die Rhöntäler wo ich keine Funkverbindung habe zur Autobahn nach Fulda. Kurz vor Bad-Hersfeld ruft eine mir unbekannte Stimme 'Otto'. Auf Nachfrage kriege ich von einem Schlepppiloten der Wasserkuppe gesagt daß eine H6 bei Ihnen liegt. Diesmal war es an mir sauer zu reagieren, also 2 Stunden zurück fahren, Tom annölen, Flieger eintüten. Die Flugschule auf der Kuppe war der Meinung daß es ganz normal ist, daß die Rhön selber nicht tut während es herum gute Thermik gibt. Auf dem Rückweg standen dann auch noch so einige schöne Cumulaten in unendlicher Höhe.

Das Erlebnis Wandersegelflug war die Mühe aber auf alle Fälle wert und vielleicht kann man es ja noch mal einrichten.

Jan

Unglaublich, der Mann kann reden, Conny wird schon ganz neidisch.

*Das Jahr 98 wird immer älter, Zeit die „Jugend“ mal zu Wort kommen zu lassen.
Was machten die eifrigen Akaflieg-Flugschüler aus dem verregneten Sommer?
Stefan, komm rein und berichte! ooooo ohne Thermikhut auf die Bühne! Dat kost a
Kischtle!*

Schulungslager Karlsruhe

Am 3. Oktober war es endlich soweit. Pünktlich um 8.00 Uhr hatten wir uns (Axel, Christian, Constance und ich) an der Werkstatt eingefunden und los ging's. Zuerst mußten wir noch nach Oppershausen, um die ASK 21 abzuholen, dort warteten schon Holm und Jan, um uns beim Abrüsten zu helfen. Nachdem auch das erledigt war, machten wir uns auf den 500 km langen Weg.

Nach nur acht Stunden Fahrt erreichten wir die Westhochschule in Karlsruhe, wo die Gastgeber ihre Werkstatt und Aufenthaltsräume haben. Auf dem Dachboden lagen Matratzen bereit und dort richteten wir auch unsere Schlaflager ein. Wir waren doch beeindruckt von der Werkstatt, die gut ausgestattet mit Drehbänken, Schweißgeräten, Grube zum Autoschrauben, Standbohrmaschinen, Rundumdruckluftanschlüssen und anderen nützlichen Dingen ungefähr zweimal so groß ist wie unsere. Gearbeitet wurde dort beinahe jeden Tag und nicht selten bis Mitternacht. Daß auch früh angefangen wurde, erfuhren wir gleich am ersten Morgen, als um 7.30 Uhr der Kompressor, der auch auf dem Dachboden installiert war, anlief und unserer Nachtruhe ein jähes Ende bereitete.

Nach dem Frühstück fuhren wir zum nur 10 km entfernten Flugplatz und bekamen erst einmal eine Bodeneinweisung. Es gab schon ein paar Dinge mehr zu beachten, weil auch ein reger Motorflugverkehr herrschte.

Die Karlsruher hatten ihre 21 aufgerüstet und die FS-31 der Stuttgarter stand auch zur Verfügung. Für die Alleinflieger standen der Discus der Braunschweiger und die AK-5b der Karlsruher bereit. Unseren Flieger ließen wir an diesem Tag noch im Hänger. Der Himmel war dicht bewölkt aber die Basis war hoch genug, um mit dem Schulbetrieb zu beginnen. Für 16 Schüler standen zwei Fluglehrer zur Verfügung.

Es gab während der ganzen folgenden vierzehn Tage nur drei Tage, an denen wegen anhaltenden Regens oder zu niedriger Basis nicht geflogen werden konnte, an zwei Tagen hatten wir sogar richtig Sonne.

Jeder hatte an diesem ersten Tag zwei Überprüfungsflüge und auf dem Typ, der ihm vertraut war. Wir waren auch gar nicht so erpicht darauf, uns umschulen zu lassen, weil natürlich die A-Prüfung das vorrangige Ziel war, das ohne Umwege erreicht werden sollte.

In der ersten Woche kam jeder auf drei Starts pro Tag, anfangs waren wir ein wenig enttäuscht ob dieser geringen Frequenz, waren doch nur Platzrunden möglich.

Hatten wir nicht gehört, daß man hier richtig viel fliegen könne ?

Doch die Euphorie obsiegte, schließlich konnten wir ja fast jeden Tag drei Starts machen, gegen Ende der zweiten Woche, als die Gruppe immer kleiner wurde, kamen wir dann sogar auf vier Starts pro Tag. Immerhin eine dreiunddreißigprozentige Steigerung.

Nach und nach flogen sich dann einige in den folgenden Tagen frei: Stefan, Axel, Christian und Andreas aus Braunschweig (in chronologischer Reihenfolge).

Es stellte sich heraus, daß es eine gute Entscheidung war, doch unsere 21 anstatt des Discus' mitzunehmen, weil es viele stürmische Tage gab, an denen man trotz A-Prüfung nicht allein in die Luft gelassen wurde. Es kamen so natürlich nicht genug Alleinflüge zustande, die eine Umschulung auf den Discus gerechtfertigt hätten, der nur am Boden gestanden hätte.

Der starke Wind brachte uns jedoch den Vorteil, einmal Aufwindfliegen an der

nahegelegenen Waldkante zu üben, um endlich länger als die üblichen vier Minuten in der Luft zu bleiben. Viel war da nicht zu machen, Nullschieber bis 0,5 m/s, aber darüber hat man sich schon sehr gefreut.

Am Montag der zweiten Woche passierte dann das Malheur mit unserer 21: kurz nach dem Start - Constance flog mit Fluglehrer - kamen uns aus ca. 50m Teile der hinteren Haube, in Formation mit der Fluglehrermütze, wieder entgegen. Zum Glück hatte sich das Plexiglas aus dem Rahmen gelöst und sich in zwei Teile geteilt, der Rahmen blieb am Flieger. Das Leitwerk wurde nicht beschädigt. Nach einer Platzrunde landeten beide wieder wohlbehalten, bis auf einen Schrecken war nichts geschehen, von der fehlenden Haube einmal abgesehen.

Am Abend wurde viel telefoniert, um eine Ersatzhaube aufzutreiben, doch erfolglos.

Dafür gelang es den Karlsruhern am übernächsten Tag, sich vom Nachbarclub eine andere 21 auszuleihen, so konnte der Schulbetrieb mit zwei 21 weitergehen.

Am letzten Tag bekamen wir noch die Möglichkeit, Trudelübungen mit einer DG-520 zu machen. Dazu wurden wir im F-Schlepp auf 800 m gebracht. Es war nicht ganz leicht, die richtige Position hinter der Schleppmaschine zu halten, so daß der Fluglehrer immer wieder korrigieren mußte. Das Trudeln selbst war großartig, ich wollte sofort noch mal. Leider war für jeden nur ein Flug möglich, weil sich der Himmel immer mehr zuzog und ein weiterer Flug mangels Bodensicht nicht mehr möglich war.

Zum Schluß noch eine Warnung an alle, die vorhaben, dort einmal hinzufahren:

Jedes Vergehen wird sofort mit einer Kiste (Kischte, wie der Karlsruher sagt) oder anderen Nettigkeiten geahndet. Ich habe alleine schon in den zwei Wochen neun kassiert.

Als ich einmal eine Tüte Haribo aufriß und sie einem Fluglehrer zuerst anbot, zögerte er zunächst mit der Bemerkung: „ Bei diesen Idafliegveranstaltungen bin ich immer ganz vorsichtig.“ Recht hatte er, man konnte sich mit so etwas auch mal eben den kompletten Abwasch nach dem Abendessen einhandeln.

Aber schön war´s.

Stefan Seym

Mensch Stefan, sitzen kannst du auch schon wieder. Kann mit der Thermikprügel ja nicht so weit her gewesen sein.

Der Verlust der 21-Haube war sicher auch ein Schreck in der Abendstunde. Wie ich auf meinem kleinen Zettel stehen habe, habt Ihr einen kleinen Abstecher zu Schleicher nach Poppenhausen unternommen. Wenn Ihr Glück habt, ist sie zum Sylvesterfliegen bei Burkhard wieder behaubt.

Holm, wieso siehst du so verschlafen aus?

Und wieder so früh aufstehen ... ?

Das Idaflieg Sommertreffen

Auch diesen Sommer gab es beim *idaflieg*-Sommertreffen einige interessante neue Projekte zu sehen. Besonders auffällig waren die fs 33, der Carat, die neumotorisierte D-39, ein Projekt zur Untersuchung der Flugmechanik des Flugzeugschlepps, und die Entwicklung des DGPS als Werkzeug zur Flugleistungsvermessung.

Die *idaflieg*, die Dachorganisation der deutschen akademischen Fliegergruppen, konnte im

vergangenen Jahr ihr 75. Geburtstag feiern.

Beim diesjährigen Sommertreffen waren Mitglieder von allen Akafliegs vertreten, auch wenn es gerne ein paar Leute mehr sein dürften. Wir hatten eigentlich mal wieder zu wenig Zeit, zu viele Projekte, zu viele tolle Flugzeuge, um sie mit den wenigen Leuten zu bewegen. Aber verzichten möchte man natürlich auch auf keines! Alle sind sie hier:

- Flugwissenschaftliche Vereinigung Aachen (FVA)
- Akaflieg Berlin
- Akaflieg Braunschweig
- Akaflieg Darmstadt
- Flugtechnische Arbeitsgemeinschaft (FTAG)
- Akaflieg Hannover
- Akaflieg Karlsruhe
- Akaflieg München
- Akaflieg Stuttgart.

Außer dem jährlichen Sommertreffen und dem Wintertreffen, das jeweils im Wechsel in den neun *idaflieg*-Städten stattfindet, gibt es noch spezielle Lager: Jedes Jahr finden der Motorsegler-Lehrgang bei der Akaflieg Berlin in Kammermark, der Kunstflug-Lehrgang in Neresheim und das Herbstschulungslager bei der Akaflieg Karlsruhe statt. Jährlich im Wechsel gibt es das Leistungslager bei der Akaflieg Stuttgart, den Alpenflug-Lehrgang bei der Akaflieg München in Königsdorf und den Prototypenwettbewerb „Schimmel-Cup“, ebenfalls bei der Akaflieg Berlin in Königsdorf. Außerdem nimmt die *idaflieg* regelmäßig als Aussteller bei Symposien, Konferenzen und Messen teil, an der „AERO“ in Friedrichshafen und der „ILA“ in Berlin Schoenefeld. Im Mai 1998 konnte man dort die Prototypen SB 13, D-41, Mü 28, Mü 33 und B 13 sehen, wobei die drei erstgenannten ein tolles Flugprogramm zeigten!

Geleitet wird das Ganze von den *idaflieg*-Präsidenten Jens „Murks“ Kammer und Daniel „Beisser“ Catrein, beide von der FVA. Und auch für die Hannoveraner ergibt sich ein wichtiges Betätigungsfeld, wenn wir schon kein Flugzeug mitgebracht hatten: Nils „Droopy“ Beck wird zum Käschteswart ernannt. Er ist dafür zuständig, die Strafgebühren bei allen möglichen Verfehlungen einzutreiben. Alles kostet: Kuller dran, Position nicht gemeldet, Fische nicht aufgehangen, Römerweg überrollt - den Präsidenten morgens nicht zu grüßen wird allerdings neuerdings nicht mehr geahndet...! Das schöne Geld wird dann in zwei fulminante Partys investiert, „Feschtes“ genannt, in der Mitte und am Ende des Lagers. (Danach ging es manchen so schlecht, daß sie kaum noch *mitfliegen* konnten...)

Seit über 25 Jahren findet das Sommertreffen in Aalen-Elchingen statt, wo wir zu Gast beim Luftsportring Aalen sind, die uns hervorragende Rahmenbedingungen liefern - wie z. B. Asphaltbahn, Hallenplätze, Unterkunft und manchmal auch 4,8m-Bärte auf, ähem, jenseits FL100...

Ungefähr 18 Studenten und Alte Herren sowie sogar eine Studentin bilden das Personal dieses Treffens. Geforscht wird an 20 Segelflugzeugen und Motorseglern, plus drei Schleppmaschinen. Tatkräftige Unterstützung kommt wie immer von *dem* DLR, dem (jüngst umbenannten) Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt. Dietmar „Chubby“ Schmerwitz, Martin Zikesch und Stefan Seydel von der DLR Braunschweig versehen uns mit der nötigen Expertise, nun da Gerd „Stichling“ Stich im Ruhestand ist - er ließ sich natürlich nicht davon abhalten, uns einige Tage zu besuchen! Martin Z. hatte auch seinen nagelneuen Ventus 2a mitgebracht. Wie man da allerdings bequem reinpassen soll...!

Die Arbeit beim Sommertreffen kann man in drei Bereiche unterteilen:

- *Flugleistungsvermessung*: Diese wird i. d. R. im Vergleichsflugverfahren durchgeführt. Die DLR unterhält hierzu als Referenzflugzeug die „heilige“ DG 300-17, deren Flugleistungen genau bekannt sind und die ständig überwacht werden. Die Messung erfolgt gegenwärtig in zwei voneinander unabhängigen Verfahren, dem Fotoverfahren und via Differential GPS (DGPS). Im letzteren Bereich leitete Gerko Wende die

Untersuchungen. Dieses Jahr wurden Ventus 2a, DG 800S (mit 15m und 18m Spannweite, mit und ohne Winglets) und der Carat.

- *Flugeigenschaftsuntersuchungen:* Die zu untersuchenden Segelflugzeuge und Motorsegler werden von einer Reihe von Piloten geflogen, die Einschätzungen und Messungen abgeben zum Cockpit-Layout, Sitzposition, Notausstieg, Überziehverhalten in verschiedenen Konfigurationen, statischer und dynamischer Längsstabilität, Richtungsstabilität, Thermikflugeigenschaften, Landeverfahren etc. Hierfür hat sich das Verb *zachern* eingebürgert, nach Hans Zacher, der diese Art der strukturierten Flugeigenschaftsuntersuchung seit den dreissiger Jahren entwickelt hat. Hans war auch dieses mal wenigstens für ein paar Nachmittag mit dabei.

Untersucht wurden diesmal Akaflieg Darmstadt D-38 und D-41, Akaflieg Karlsruhe AK-5 und -5b, Akaflieg Stuttgart fs 33, ASW27, DG 800S, DG 500-20AK, Janus A, Discus CS, Ventus 2a, LS 8, sowie die Motorsegler D-39c, Elektro-Silent, Super Dimona, Samburo, Carat und Nimbus 4M.

- *Sondermeßprojekte:* Dies sind Forschungsprojekte, die sich meist auf einen bestimmten Bereich konzentrieren, häufig in Verbindung mit Studien- oder Diplomarbeiten. Das kann z. B. sein die Flugerprobung eines neuen Typs, neue Winglet-Formen, neue Meßverfahren oder verschiedenste Aerodynamik-Projekte. Die Flugerprobungen von D-39c, D-41, fs 33 und Carat wurden dieses Jahr vorgebracht. Die Aachener hatten ein Projekt zur Messung der Flügeldurchbiegung der ASH 25 mittels Laser-Entfernungsmessung. Der MOPROMA-Nachlaufrechen (Mobile PROFilMessAnlage) war an der SB 13 im Einsatz.

Ein wichtiges Projekt, geleitet von der DLR, dient der Untersuchung der Flugmechanik des F-Schlepps. Am vorderen Ende der Seile (es wurden verschiedene Qualitäten untersucht) befanden sich ein Samburo oder die Darmstädter Super Dimona, am hinteren Ende eine Unterwössener Ka 8 oder die Stuttgarter LS 8. Auch hier kam ein DGPS-System zum Einsatz, das die genaue Relativ-Position der beiden Flugzeuge aufzeichnete. Mit weiteren Programmpunkten mit Motorflugzeugen vorne, Asphaltbahnen, variabler Seillänge etc. wird die ganze Bandbreite dieser Startart abgedeckt.

Ein paar ganz neue Typen gab es auch zu sehen (und natürlich zu fliegen!):

Die fs 33 Gavilán ist der Beitrag der Akaflieg Stuttgart zur 20m-Doppelsitzer-Klasse. Sie weist das Profil Althaus AH81 K 144/17 auf, das bereits bei der fs 32 verwendet wurde, diesmal allerdings ohne Fowler-Klappen. Erstflug war am 28. Mai 1998. Ein neuartiges Flugdatenmeßsystem, entwickelt von Uwe „Tintin“ Probst, nimmt im Fluge dem Piloten das Mitschreiben beim Zachern ab - und kann noch viel viel mehr! Mal sehen, ob die fs 33 der langerwartete DuoDiscus-Fresser wird!

Der Technoflug TFK-2 Carat ist ein neuer einsitziger Motorsegler. Hier findet man einen 45PS-Sauer-Motor mit Faltpop und Discus-Flächen. Einige Punkte der Flugerprobung konnten während des Sommertreffens erschlagen werden. Von den Flugeigenschaften waren alle, die ihn flogen, sehr angetan. Die Firma Technoflug, die gut über 50 Exemplare des Piccolo-Leichtmotorseglers gebaut hat, plant die Serienproduktion des Carats - verdient hätte er es!

Zum zweiten Mal auf einem Sommertreffen vertreten war der AE-1 Elektro-Silent, eine Weiterentwicklung des italienischen Leicht-Seglers Silent, angetrieben von einem Elektromotor. Auch hier ist die Flugerprobung weit fortgeschritten und die Aachener Firma Air Energy arbeitet an der Serienherstellung.

Die Akaflieg Darmstadt D-39b, Erstflug war 1978, wurde im vergangenen Winter zur D-39c umgebaut. Hauptunterschied ist ein neuer Limbach L2000-Motor, nachdem der alte Motor einen Werkstattschaden erlitten hatte und ausgetauscht werden mußte. Die durch den stärkeren Motor verbesserten Flugleistungen wurden von allen Piloten gelobt. Nur das

Rollen am Boden ist oft etwas schwierig und das Fahrwerk macht manchmal gewisse Probleme - schön zu sehen, daß das nicht nur der Akaflieg Hannover so geht...

Holm Friedrich

Leider hatte im Jahr 1998 die Akaflieg auch einige Schicksalsschläge zu verkraften. Zu den zählt sicherlich auch der Tod ihres Urgesteins Joachim Beseler. Doch dazu Jörn und Anke.

Beseler

Die Akaflieg trauert um ihren Lieblingsflieger, dieses Jahr verloren wir Joachim Beseler.

„Durch die Brille gesehen.

Und meine Frau sagt, ich sehe alles etwas durch die rosarote Brille, die ganze Welt. Nun, das kann angehen, aber das ist doch besser, als wenn man immer nur alles grau in grau sieht in dieser Umwelt. Dann gibt es ja noch die andere Brille, die, die mit Regentropfen vollgespritzt ist, mit Öl und Fett von den Kipphebeln vom Motor. Wenn man dann mit dieser Brille, mit der bespritzten Brille, durch die Gegend fliegt, so zwischen der Wolkenuntergrenze und der Baumwipfelhöhe und so gerade eben die letzten zwanzig, dreißig Meter noch zum fliegen hat, dann kann man doch sagen: wie ist das alles so bespritzt und scheußlich. Aber auf der anderen Seite ist das Fliegen so schön, daß selbst in solchen Momenten einem der Spaß doch nicht so ganz vergeht. Aber wenn man sich dann durch dieses ganze Gemisch von Regentropfen, Ölspritzern, Baumwipfeln und Wolkenfetzen durchgekämpft hat und wieder in den freien Luftraum kommt, daß man so ganz friedlich in zwei, dreihundert Metern Höhe zwischen Wolken und Boden fliegen kann, dann fühlt man sich erst wieder so richtig wohl.“

Beseler wußte, wovon er sprach, er war Fachmann für rosarote Brillen. Und wir Akaflieger liebten ihn, mit seiner Brille, der rosaroten, die er stets trug, geradezu akrobatisch in schweren Zeiten.

Er selbst war zeitlos, eine wunderbare Symbiose aus einem vom technischen Fortschritt begeisterten Ingenieur und einem Junker, einem Luftritter aus längst vergangenen Zeiten. Wir jungen Akaflieger „ihrzten“ ihn, damals wie heute, über 72 Jahre seiner Akafliegezeit. Einigen von uns wird es noch jahrelang in den Ohren liegen. Das „ihrzten“ schuf jedoch nicht, wie man zunächst, wie man zunächst annehmen könnte, eine Distanz zwischen ihm und uns, sondern zwischen uns gemeinsam und der Zeit. Zeit wurde unwirklich. Es spielte keine Rolle, ob 90 oder 20 Jahre alt.

Typisch:

„Hallo, hier Beseler. Beck, Donnerstag um elf an der Maschine. Ihr und noch zwei weitere. Schlage vor, Ufer und von Levern.“

Terminabsprache mit Beseler im Sommer'96 (!) über den Gezi-Anrufbeantworter, vor seinem Flug in der zweimotorigen Piper nach Rechlin am Müritzsee.

Wir hätten noch vieles zu berichten und zu erzählen von ihm, dabei haben wir nur die letzten Jahre mit Ihm erlebt. Er selbst sagte, wenn man seine Geschichten alle aufschreiben wolle wäre wohl die Bibel zu klein.

Wir denken, es wäre nicht in seinem Sinne zu trauern. Er hat sein Leben, selbst seinen Lebensabend rosarot zu leben vermocht und hat sicherlich mit einer gewissen Zufriedenheit die Erde hier unten verlassen.

Und wir trauern doch ein wenig, wir empfinden den Verlust eines guten Freundes und die

Welt ist für uns persönlich ein kleines Bißchen grauer geworden.

Jörn & Anke

Leider sollte der Verlust eines lieben Menschen nicht der einzige Schicksalsschlag in diesem Jahr sein. Die hoffnungsvolle Jungfliegerin Anke verunglückte im Endanflug mit dem Discus. Da Anke allerdings nicht auf den Mund gefallen ist, lassen wir sie am Besten selbst sprechen.

Es geht wieder bergauf

Für die, die es noch nicht wissen, am 17.10. bin ich bei nicht ganz so freundlichem Wetter aus 5-10 m Höhe ziemlich hart aufgeschlagen. Der Discus kam in die Werkstatt, ich ins Celler Krankenhaus, wo mir mit jeder Menge edlem Metall mein rechtes Sprunggelenk und drei Wirbelkörper wieder zusammen geflickt wurden. Knapp 6 Wochen mußte ich mich dort gedulden, was nicht gerade meine Lieblingsübung ist, die mir aber der viele Besuch erträglich gemacht hat, dafür hier auch ein großes DANKE.

Nun sind mehr als sechs Wochen um, ich lerne es wieder, ohne Krücken zu laufen, nur ein Stützkorsett für die Wirbelsäule muß ich noch bis Mitte Januar tragen, und wenn die Ärzte recht behalten, kann alles wieder so werden, wie es war. Dann kann ich vielleicht auch irgendwann wieder fliegen und die gleichen Fehler bestimmt kein 2. Mal machen.

Anke Holzke

Auf diesem Weg beste Besserung. Gut unterrichtete Quelle berichten, daß du sogar schon wieder auf einem Tote-Hosen-Konzert gesehen wurdest. Eben lag sie noch, jetzt springt sie wieder. Ein Hoch auf die Musiktherapie.

Wie geht's dem Discus? Projektleiter Donald zum Rapport!

Discus – Stand der Dinge

Wie Ihr sicherlich alle wißt, hat unser Discus nach einem Crash ein dringendes



Reparaturbedürfnis.

Die folgenden Fotos sollen Euch zeigen, wie weit die Reparaturmaßnahmen schon vorangeschritten sind bzw. einfach nur den Arbeitsaufwand verdeutlichen, der noch erforderlich sein wird, um den Discus bis zum nächsten Frühjahr wieder flott zu machen.

Links der Blick in den inzwischen sehr aufgeräumten Rumpf
Es fehlen außer dem Fahrwerk der hintere Fahrwerksspannt, das neu



einzuschweißende Rumpfgerüstunterteil sowie diverse beschädigte und unbeschädigte An- und Umlenkstangen.

Auch das HLW hat kräftig etwas abbekommen. Eine seltene Gelegenheit, sich das mal von innen anzusehen ...

Heiko

Wüste Bilder ohne Frage, doch kein Problem, daß nicht gelöst werden kann. Ein spannender Wettkampf der entbrennt. Wer wird früher völlig fit sein? Anke oder der Discus? Wir werden es sehen.

Im Schatten der Ereignisse fand noch eine Vorstandsneuwahl statt, die nicht unerwähnt bleiben soll. Den neuen Kopf bilden:

- 1. Vorsitzender: Christian Niebuhr*
 - 2. Vorsitzende: Constance Fischer*
- Schriftwartin: Anke Holzke*

Wünschen wir dem neuen Vorstand viel Erfolg und reichlich „konstruktive“ Kritik seitens der erfahrenen Alten Herren und Damen.

*Leider geht die Sendezeit schon wieder zu ende. Ich hoffe, es hat Euch einigermaßen interessiert und Ihr schaltet wieder ein, wenn es heißt: **Akaflieg Hannover, das Chaos lebt weiter!***

Mitgliederliste

Aktive Mitglieder

Nils Beck
Heiko „Donald“ Friederichs
Sonja Fabig
Constance Fischer
Alexander Huaipar
Anke Holzke
Oliver „C/2“ Jopp
Jörg Nerge
Christian „Bärbel“ Niebuhr
Jan Optiz
Axel Schnülle
Stefan Seym

Neue Alte Damen & Herren

Frank von Lavern

Anwärter

Chris Klocke
Gernot Müller

Impressum

Akademische Fliegergruppe an der Universität Hannover e.V.
Mitglied der deutschen Gesellschaft für Luftfahrt e.V. (DGLR), der Interessengemeinschaft deutscher Akademischer Fliegergruppen (Idaflieg), des Deutschen Aero-Club e.V. (DAeC) und des Sportbundes Hannover.

Anschrift:

Welfengarten 1, 30167 Hannover

Telefon:

0511-703032

0511-762-6422

Telefax:

0511-762-3456

Bankverbindung:

Postbank Hannover

Kto. 128000-305

BLZ 250 100 30

Redaktion:

Christian Niebuhr

Herstellung:

Copy-Express Hannover

Wer Rechtschreib- oder Zeichensetzungsfehler findet, darf sie gegen eine kleine Spende behalten!