



Akaflieg Hannover

Jahresschrift 2016 bis 2017

Umschlag Vorderseite:
Sondermessprojekt Cockpitsicht AFH 24

Umschlag Rückseite:
Landeanflug ASH 25 "H1"

Vorwort

Versetze ich mich zwei Jahre in die Vergangenheit zurück und soll ich die Aktivitäten der AFH in den kommenden zwei Jahren vorauszusagen, so fallen mir Vorhaben und Pläne ein, die auch tatsächlich so geschehen sind. Man kann also behaupten: Die Akaflieg Hannover geht ihren klaren Weg, Aufgaben und Wünsche hinsichtlich der aktiven Gruppe, dem Flugzeugpark sowie den Forschungsaktivitäten standen auf dem Programm und wurden nach bester Möglichkeit erfüllt. In diese Rubrik der Entwicklungen fallen zahlreiche Berichte dieser Jahresschrift. Sie tragen die Tradition und den Geist der AFH und machen somit die Grundmauern der Akaflieg aus. Die Treffen in der Idaflieg, Fluglager in Fern und Nah, und auch die öffentliche Präsentation zur Mitgliedergewinnung gehören dazu. Unsere Gruppe kann sich sehen lassen und trägt das Bild einer aktiven Gemeinschaft gerne in die Öffentlichkeit.

Neben den fundamentalen Ereignissen ist jedoch noch einiges mehr geschehen, gewissermaßen die scharfe Würze im Kochtopf der AFH.

Dinge, mit denen man nicht rechnen konnte und die das aktuelle Tagesgeschäft prägen. Das sind etwa die Neuzugänge von Mitgliedern, die mit Motivation und Können Projekte übernommen haben, das gewagte Durchmischen des Flugzeugparks oder etwa die Zusammenarbeit mit der Universität Hannover in Forschung und Lehre. Viele dieser Vorhaben lassen wiederum die kommenden Arbeiten der AFH erahnen. Sie halten die Zukunft spannend. Wie reagiert die Gruppe auf die Flugzeuge? Was wird im Namen der AFH geforscht und gebaut? Wer übernimmt Werkstatt oder Fluglehrerpositionen? Auch auf diese Fragen finden sich in den Artikeln dieser Zweijahresschrift Antworten.

Allen alten Herren und Damen, den Aktiven sowie Freunden und Interessenten der Akaflieg wünsche ich Spaß beim Wiederauflebenlassen der Erinnerungen aus den ereignisreichen letzten beiden Jahren der Akaflieg Hannover.

Till Lindner
Vorstand 2016 / 2017

Impressum

Akademische Fliegergruppe an der Universität Hannover e.V.

Amtsgericht Hannover VR 2709
Vertretungsberechtigter Vorstand:
Sebastian Koß (1. Vorsitzender)
Eva Claaßen (2. Vorsitzende)
Wiebke Mügge (Schriftwartin)

Anschrift Welfengarten 1, 30167 Hannover

Web www.akaflieg-hannover.de

E-Mail vorstand@akaflieg-hannover.de

Bank IBAN: DE12 2501 0030 0128 0003 05
BIC: PBNKDEFF (Postbank Hannover)

Redaktion Nils Kluge

Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	1
Impressum.....	2
Inhaltsverzeichnis.....	3
Schulungslager mit der Akaflieg Braunschweig.....	4
Sommertreffen 2016.....	5
Ausflug zu Segelflugplätzen in Cornwall.....	6
Cheffetreffen 2.0.....	11
Konstruktionsseminar 2016.....	12
Das erste Jahr als Fluglehrer.....	13
Idaflieg Wintertreffen 2017.....	16
ASH 25 Einweihung.....	17
Hangar leer – alles fliegt!.....	20
Idaflieg Sommertreffen 2017.....	22
Uni-Tutorium in der Akaflieg.....	23
Erstflug der Mü 31.....	24
Herbstschulungslager 2017.....	25
Nachruf Rudolf Auding.....	27
Nachruf Ursula Krömer.....	27
Mehr Sicherheit im Crashfall.....	28
Vorstände.....	29

Schulungslager mit der Akaflieg Braunschweig

von Sebastian Koß

Schon seit längerem besteht die Idee, die räumliche Nähe zwischen der AFH und der Braunschweiger Akaflieg auszunutzen und gemeinsame Sache zu machen. Über Pfingsten 2016 hat es dann endlich geklappt. Die Kollegen aus Braunschweig kamen mit zwei Flugzeugen, der ASW 28, ein moderner Einsitzer, und der K13, ein Schulungsflugzeug in Gemischtbauweise und mit 11 Mann bei uns am Platz an. Nach einem

ausgiebigen Frühstück wurden die Flugzeuge aufgerüstet und zum Start gezogen.

Der Flugtag verlief entspannt und das Erfiegen von neuen Typen hat viel Spaß gemacht. Mit Insgesamt 93 Starts in zwei Tagen war der Flugbetrieb sehr erfolgreich. Auch dank der Unterstützung der BS-Winden- und Lepofahrer.

Am Abend wurde dann über die Ereignisse des Tages am Grill geredet und das ein oder andere Kaltgetränk zu sich genommen.



Sommertreffen 2016

Brand- und Lärmbelästigung

von *Francois Ferenschütz*

Auch dieses Jahr fuhr die Akaflieg natürlich wieder zum Idaflieg Sommertreffen nach Aalen Elchingen. Dabei waren Monica, Epoxi, Pfeiffer, meine Freundin Renate und ich, der Helmut.

Nachdem im Vorjahr die Begeisterung über die AFH 22 so groß gewesen war, nahmen wir diese erneut mit auf die Reise. Sie erstrahlte dabei dank der vorausgegangenen Winterarbeiten im Bereich der Cockpitsektion in ganz neuem Glanz!

An Besonderheiten fanden wir dort die AK-8, die neuen Dillinger-Winglets, die grundüberholte B12, eine DG 1000 Club WL, die Mü 28, D-39 & D-43, SB-12 & SB-14, sowie den Discus 2c FES. Heimlicher Liebling schien jedoch der Monotracer von Willi aus Dresden zu sein.

Forschungsprojekte gab es ebenfalls jede Menge: Bei der AK-8 ging die Trudelerprobung weiter, die LS8 Dillinger-Winglets wurden mit Anstrichbildern und Flugleistungsvermessung (FLV) gegenüber den alten Wolfsohren untersucht, und bei der B12 musste die Flugerprobung noch einmal von vorne begonnen werden. Irgendwie hatte die alte Gruppe vergessen, diese wichtige Arbeit vernünftig zu protokollieren...

Fliegerische Highlights waren einerseits der Discus 2c FES. Dieser wurde in der FLV mit und ohne Propeller geflogen. Der Antrieb begeisterte fast alle. Nur einige hatten beim Lauf Rauch im Cockpit, worauf der Motor schnell abgeschaltet wurde und der Flieger den Spitznamen „Feuer-Discus“ bekam.

Auch wurde dieses Jahr ein neues Verfahren zur Flugleistungsvermessung im Kurvenflug erprobt. Das Verfahren scheint durchführbar und soll die nächsten Sommer vertieft werden, um auch Kreisflugpolare vermessen zu können.



Letztendlich gab es noch ein historisches Highlight. Seit Jahrzehnten ist die Idaflieg für die FLV auf externe Piloten angewiesen. Dieses Jahr gelang es zum ersten Mal einen Messverband aufzustellen, dessen Besatzungen vollständig aus aktiven Studenten bestanden!

An sehr heißen Tagen ging es dann Nachmittags für die meisten an den nahegelegenen Badeseesee. Doch auch hier war man nicht vor wilden Fliegern sicher und so wurden wir zu unserer Freude mit etwas Lärm durch einen Schleppzug belästigt, der trotz der drückenden Temperaturen tapfer im Dienste der Wissenschaft weiterflog,

Ausflug zu Segelflugplätzen in Cornwall

von Markus Klemmer

Für 2016 stand eine zweiwöchige VW-Bulli-Reise durch Rosamunde-Pilcher-Land an! In den ersten beiden September-Wochen sind Susanne und ich an der Südwestküste Englands entlang gefahren. Wir hatten uns dazu einen T1 Camper Bulli gemietet, gebaut 1967 in Hannover, aber natürlich für den britischen Markt mit Rechts-Lenkung ausgestattet.

um alle Projekte rechtzeitig durch zu bekommen.

Heimlicher Held der Hannoveraner war Monica, der bei Abreise dank seiner Skepsis das Bordbuch der AFH-22 hinter der Sichtblende eines Schreibtisches wiederfand! Wir hatten alles abgesucht und waren davon ausgegangen, dass es schon irgendwo eingepackt worden sei. Nochmal ein großes Danke dafür!

So fuhren wir dann nach 2 Wochen wieder ab, mit dem Bordbuch, tollen Flügen, neuem Wissen und dem üblichen Schlafmangel, dank jeder Menge Messwetter...



Die Küsten in Cornwall, Somerset und Dorset sind übersät mit Steilküsten, Landschaftsparks, riesigen Schlössern und edlen Cottages, die Auswahl an touristischen Zielen ist dementsprechend vielfältig. Die Auswahl an Segelflugplätzen ist dagegen dort überschaubar, es gibt

3 Segelflugplätze: Eaglescott Airfield mit dem North Devon Gliding Club, die Dartmoor Gliding Society nahe Tavistock und den Devon and Somerset Gliding Club. Der letztgenannte Club liegt nordwestlich von Exeter und damit etwas abseitig unserer Route. Dort ist zwar der University Gliding Club Exeter beheimatet, diese Gruppe ist aber Teil des Devon and Somerset Gliding Clubs und in der Zeit unseres Aufenthalts sollten dort Ausbildungswochen stattfinden, die schon ausgebucht waren. Die beiden anderen Plätze liegen stattdessen bei einer Tour von Okehampton aus (dort befindet sich die VW-Bulli-Leih-Firma) sehr günstig jeweils ca. 30 Kilometer nach Norden bzw. Süden. Bei den Vereinen hatte ich zuvor per Mail angefragt, ob ein Besuch zum Fliegen im September möglich sei, was jeweils bejaht wurde.

Wegen der Wettervorhersage am Tage unserer Ankunft in Okehampton (Nieselregen für den Nachmittag und nächsten Morgen) entschlossen wir uns, nicht sogleich die Südküste anzusteuern, sondern stattdessen zunächst nach Norden ins Landesinnere zum Eaglescott Airfield zu fahren. Zum Einen konnte man in abgelegener Gegend außerhalb großer



Städte (die einzig große Stadt ist dabei wohl Plymouth) sich zunächst mit der Handhabung des Bullis vertraut machen - wobei „Handhabung“ sehr wörtlich und „Fußhabung“ hinzuzusetzen ist. Die Bedienung der Gänge erfolgt sehr mechanisch, die Geräuschkulisse erinnert dabei an die Bearbeitung einer Metallbüchse, die Bedienung der Hand- und Fußbremse erfolgt äußerst mechanisch und die Bedienung des Rückwärtsganges sollte eher in Arbeitsteilung geschehen, damit die eingebaute „Herauspring-Mechanik“ nicht siegt.

Zum anderen konnte man einen ersten Eindruck vom Flugplatz gewinnen, um dann eventuell an einem wettermäßig besseren Tag zurückzukehren. Der Regen hörte zwar schon auf der Hinfahrt auf, die Wolken hingen aber gleichwohl tief und es verwunderte nicht, dass lediglich ein Vereinsmitglied auf dem Platz

anzutreffen war. Schon nach dem Abitur hatte ich eine Fahrradtour durch England gemacht und dabei im wesentlichen Segelflugplätze als Etappenziele ausgewählt. Damals wie auch jetzt wurde man sehr herzlich begrüßt und sogleich zu einem Rundgang eingeladen. Der Flugzeugpark ist sehr beeindruckend, weil man dort Oldtimer bevorzugt – wobei der derzeitige Schulungsdoppelsitzer Bergfalke III noch ein neueres Modell ist. Sehr schön restauriert ist eine T21 an die Decke gehängt, eine Mucha ist ebenfalls hergerichtet und eine Mosway III bildet gewiß das Glanzstück im Hangar (neben weiteren Motorflugzeugen) – diese Flugzeuge sind alle in Privatbesitz. Nach einiger Fachsimpelei fuhren wir dann weiter und kündigten an, bei besserem Wetter nochmals vorbeischaun zu wollen.

Nach diesem sehr schönen Auftakt galt es zunächst, weiter mit dem Bulli vertraut zu werden. Leider ist die Landschaft dort sehr hügelig mit extremen Steigungen und Senken, was durch die sehr schmalen Straßen, die häufig nur eine Spur bereitstellen, nicht besser wird. Laufend ist man versucht zu beten, dass entweder kein Gegenverkehr kommt oder zumindest

die nächste Schneise erreicht werden kann, um mit dem Gegenverkehr zurechtzukommen – den man leider auch häufig erst im letzten Augenblick wahrnimmt, weil die sehr gewundenen Straßen gerne beidseitig mit mindestens 4 Meter hohen und sehr dichten Hecken bepflanzt sind. Was hierzulande gewiß beste Voraussetzungen wären, um mit anderen Verkehrsteilnehmern in sehr persönlichen Kontakt zu treten, wird dort allerdings mit großer Gelassenheit hingenommen. Mit dezenten Handzeichen wird sich verständigt, wer Vorfahrt haben soll und es funktioniert!

Vom nahe gelegenen Campingplatz beim North Devon Gliding Club fuhren wir am nächsten Tag an die Südküste nach Looe und besuchten sodann einen pittoresken Fischerort nach dem anderen, das sehr beeindruckende Minack Theatre, ein Freilichttheater, das in die Steilküste „hineingebaut“ wurde, bis wir schließlich in Newquay, einem Surfer-Eldorado, ankamen. Dort macht man als Besucher aber kaum was her, wenn man nicht oberkörperfrei mit einem Surfbrett unterm Arm durch die Straßen schlendert. Deshalb schlug ich auch vor, das Royal Airforce Museum am Rande des Flughafens von Newquay

zu besichtigen. Spektakulär ist es dort nicht gerade und die Ausstellungsstücke sind sehr bunt zusammengestellt (neben einem Harrier steht eine abgerüstete SF 28), sehr beeindruckend ist aber, dass man in nahezu allen Maschinen (auch dem Harrier) Platz nehmen kann und freiwillige Helfer die Besonderheiten des jeweiligen Typs erläutern.



Von dort aus verließen wir Cornwall Richtung Norden, fuhren weiter an der Küste entlang, warfen einen Blick auf die düsteren Ruinen der Burg Tintagel (wird als Burg des sagenhaften König Artus „gehandelt“) und gelangten an die Nordspitze von Devon nach Ilfracombe, wo Kaiser Wilhelm II urlaubte (und eine Ohrfeige von einem Alfie kassiert haben soll, als sich der Kaiser zu aristokratisch benahm). Dann galt es Abschied nehmen von der Küstenlinie und wieder Kurs auf Okehampton nehmen – mit der guten

Gelegenheit, nochmals beim North Devon Gliding Club vorbeizuschauen. Nunmehr waren immerhin 2 Clubmitglieder vor Ort (darunter der Mucha-Halter). Das Wetter war zwar tendenziell besser, aber Flugbetrieb sollte nur am Nachmittag stattfinden, um mehreren Leuten Gelegenheit zu geben, ihre Schnupperflug-Gutscheine vor Saison-Ende noch einzulösen.

Tatsächlich sollte es der letzte offizielle Flugtag im Jahr sein, was man allerdings an der Anzahl der präsenten Clubmitglieder nicht ablesen konnte. Immerhin war so hinreichend Zeit, wieder über Vintage Glider zu fachsimpeln. Bevor es aber gelang, mir eine

zweite vorhandene Mucha zu verkaufen, brachen wir wieder auf, weil es dort nicht so aussah, dass eine Teilnahme am Flugbetrieb (dessen Beginn sich wohl noch erheblich verzögerte) aussichtsreich erschien.

So fuhren wir Richtung Dartmoor Gliding Society, die wir nach kleiner Irrfahrt auch schließlich fanden – wiederum erstaunlich, wie es angesichts der schmalen und teilweise steilen Straßen möglich sein soll, diesen Platz mit Hängergespann

anzufahren. Dort war der Flugbetrieb erfreulicherweise bereits im Gange. Wieder wurden wir freundlich aufgenommen und mit dem Lepo zum Start mitgenommen. Auf dem Flugplatz findet ausschließlich Windenbetrieb statt, weil das Gelände relativ kurz und hügelig ist. Leider sind die thermischen Verhältnisse wegen des nahegelegenen Dartmoors den Berichten nach wohl eher bescheiden, während es im Winter häufig zu Wellenbildungen kommt. Als atemberaubend habe ich aber schon die erweiterte Platzrunde empfunden, zu der ich nach Erledigung der Formalitäten (Anmeldung zur Tagesmitgliedschaft) mit dem Chief Flying Instructor in einer ASK 13 startete. Von dort kann man sowohl die Südküste sehen wie auch die Westküste erspähen, während unten sich die sehr grüne hügelige Dartmoor-Landschaft erstreckt. Es war zwar nur eine erweiterte Platzrunde möglich, diese gab aber einen herrlichen Überblick. Anschließend sind wir noch ein wenig geblieben und haben am Flugbetrieb teilgenommen, der aber mit wenig Leuten sehr bescheiden und entspannt verlief („who is going for the cable?“) – also eigentlich ganz ähnlich unserem Flugbetrieb. Gewöhnungsbedürftig war nur, dass der Flächenhalter das Straffziehen des

Windenseils mit einer Pendelbewegung des freien Arms über der Schulter anzuzeigen hat und das „Straff“ signalisiert, indem der Arm nun pendelnd nach unten gehalten wird.

Nach so viel motorloser Technik führen durch den Dartmoor Nationalpark (soweit die freilaufenden Exmoor Ponys dazu den Weg freigaben) weiter nach Moretonhampstead. Dort gibt es ein Fahrzeug-Museum zu besichtigen, das viele historische Motorräder und Autos ausstellt. Eine Besonderheit ist gewiß, dass die Exponate mitunter verkauft werden, um neuen Platz zu schaffen.

Danach galt es, sehr wehmütig nach Okehampton zurückzukehren und den VW-Bulli (von der Verleih-Firma auf den Namen Barbarella getauft) zurückzugeben. Anschließend ging es mit dem Bus über Exeter zurück nach London und von dort mit der Airline nach Hannover.

Auch segelfliegerisch war Cornwall – trotz des nur einen Starts, den ich gemacht habe – eine Reise in jedem Falle wert. Gerade im Segelflugsport frönen viele Engländer ihrer Vorliebe für Historisches und die Küstenlandschaft hat ihren großen Reiz.

Cheffetreffen 2.0

Jammern und Husten für Fortgeschrittene von Francois Ferenschütz

Ende November 2016 war es wieder soweit und ich machte mich mit den Braunschweigern auf den Weg ins ferne Land Bayern.

Nachdem ich im Jahr zuvor beim Cheffetreffen FI schon einmal auf dem Geratshof gewesen und dieses Idaflieg-Format mit Coach Janik kennengelernt hatte, gab es für mich keine andere Wahl: Hin!

Cheffetreffen, das heißt mit ca. 12 Fliegern drei Tage in einer kleinen Hütte am Flugplatz Geratshof bei Landsberg, gefühlt im Nichts, nur die Chance sich mit sich selbst, Zwischenmenschlichem, dem Kaminofen und Holzhacken zu beschäftigen.

Nachdem im ersten Cheffetreffen Themen wie Wahrnehmung, Entscheidungsfindung, Feedback und Konflikte im Vordergrund standen, sollte es dieses Mal vor allem um Emotionen und persönliche Antreiber gehen. Auf vermehrtes Interesse hin wurde auch das Thema Motivation erneut aufgegriffen.

Selbstverständlich gab es auch Platz für Geschichten, Film, strukturiertes

Zwiegespräch und kollegiale Beratung. Der Einstieg gelang mit einer Wiederauffrischung der alten Themen.

Umrahmt wurde das ganze von einem Besuch des Weihnachtsmarktes in Landsberg inklusive kleiner Stadtführung, fantastischen Gesprächen, gegenseitigem Wehklagen, leckerem gemeinsamen Essen und dem Fröhnen der akuten Erkältungswelle.

So fuhren dann alle nach diesem verlängerten Wochenende heim: Manche mit Erkältung, andere genesen oder mit neuer Landschaftskennntnis, aber alle vom IdaFlieGeist ergriffen, höchst motiviert und mit ihren Kräften körperlich und geistig am Ende.

Ich kann das CheffeTreffen einem jeden wärmstens empfehlen! Die Stimmung ist einzigartig, der Ort ein Traum und wer bereit ist, Neues über unser aller Miteinander und vor allem über sich selbst zu erfahren wird kaum einen besseren Ort dazu finden um in sich zu gehen und zu lernen.

Was bleibt? Eine tolle Zeit, viel neu Gelerntes, gestärkte und neue Freundschaften, gute Vorsätze, enorm viel neue Motivation und der Abschied von einem tollen Flugplatz und tollen Menschen, auf bald!

Konstruktionsseminar 2016

Begeisterung pur

von Nils Kluge

Im Idaflieg-Kalender zurecht eine feste Größe: Das Konstruktionsseminar findet jedes Jahr am Ende des Novembers in Bartholomä statt, so auch im Jahr 2016. Warum ich jeden für den Besuch des Events begeistern möchte, ist in den folgenden Zeilen zu lesen.

Für alle, die es nicht kennen, zuerst eine Kurzbeschreibung: Tagsüber ein mehrtägiger Intensivkurs über alle möglichen Themen um die Konstruktion und Zulassung von Segelflugzeugen, abends geselliges Beisammensein mit den besten Freunden aus der Idaflieg.

Und ohne viel Geschwafel bin ich hier schon beim Punkt, warum es mir so gut gefallen hat. Die Begeisterung über die Themen des Seminars war wirklich bei allen Teilnehmern spürbar. Uns allen rauchten die Köpfe bei der Menge an Informationen, die uns vorgestellt wurden. Aber sich in den Pausen und am Abend noch einmal darüber zu unterhalten oder die Versuche, das gelernte Wissen auf

unkonventionelle Ideen anzuwenden, war wirklich schön.

Nach der Anreise am Mittwoch (23.11.) zur „Residenz“ der Stuttgarter Akaflieger, dem fast schon sagenumwobenen Haus am Flugplatz in Bartholomä (es ist wirklich der Hammer), lernten wir ab Donnerstag früh von Ullrich Kopp (LBA) etwas über Muster- und Verkehrszulassungen. Nachmittags stellte er noch Bauvorschriften und -vorschläge vor. Der Freitag stand im Zeichen der Flugleistungsabschätzung und Einführung in die Aerodynamik (Werner Scholz, AH Stuttgart) sowie detaillierter die Profilaerodynamik (Thorsten Lutz, Institut für Aerodynamik und Gasdynamik in Stuttgart) – höchst interessant! Samstag ging es weiter mit Einführung und vielen Details zur Flugmechanik, erklärt von Peter Kämpf (ehm. Mitarbeiter bei diversen



Luftfahrtunternehmen, inzwischen mit sehr interessantem Projekt bei Stabilo). Am abschließendem Sonntag referierte Christoph Kenschke (früher u.a. DLR und Fraunhofer Institut, inzwischen Dozent an der Uni Stuttgart) über Ermüdung von Faserverbundwerkstoffen und Michael Greiner (ehm. Konstrukteur bei Schleicher) beantwortete in einer Fragestunde eben diese und sprach anschließend noch über die Netztheorie und Beulen bzgl. des Holms. Doch etwas erschöpft aber begeistert fuhren die Teilnehmer anschließend heim.

Während der gesamten Zeit kümmerten sich Blacky und Krollinger um unsere Verpflegung und allem

Das erste Jahr als Fluglehrer

von Markus Klemmer

In der Jahresschrift für 2015 wurde bereits von den Aktivitäten berichtet, neue Fluglehrer für den Schulbetrieb zu gewinnen – und vom erfolgreichen Abschluss der Fluglehrerausbildungen von Helmut und mir. Nun können wir beide schon auf das erste Fluglehrer-Jahr zurückblicken! Manches passiert nun so, wie es in der Ausbildung gelehrt

was zur Organisation dazu gehört. Ein riesengroßes Dankeschön an die beiden! Vielen Dank ebenfalls an die Braunschweiger Akaflieger, die mich in ihrem Bus mitnahmen, es hat viel Spaß gemacht!

Es ist also die Mischung aus den fachlichen Vorträgen tagsüber und dem Fachsimpeln sowie entspanntem Kartenspielen am Abend mit gleichgesinnten neben und einem Bier vor einem, was das verlängerte Wochenende so schön gemacht hat.

Mein Fazit: Eine super tolle Veranstaltung und absolutes Pflichtevent in der Laufbahn eines jeden Akafliegers!

bzw. vermittelt und angekündigt wurde, einiges läßt sich sogar ziemlich lehrbuchartig umsetzen, vieles ist aber trotzdem jedes Wochenende neu und alles muss stets situativ entschieden werden, ohne einem festgelegten Rezept folgen zu können.

Es sind dabei nicht nur die unterschiedlichen Flugschüler-Typen, die den „Alltag“ des Schulungsbetriebs bestimmen (von denen sich

tatsächlich einige in gewissem Sinne typisieren lassen), sondern auch die ganz unterschiedlichen Wetterlagen, die lange Flugtage oder auch nur ganz wenige Starts mit sich bringen. Es kommen auch eine Reihe von organisatorischen Aspekten hinzu und auch das neue „Standing“ ist nicht zu unterschätzen. Ganz zentral ist natürlich die individuelle Ausbildung und dabei die Phase bis zum ersten Alleinflug. Je nach Schulungs-Situation stellt sich schon manchmal die Frage, ob man die frisch erworbene Pädagogik auch praxistauglich umsetzt. Hier kann man sich nur selbst darauf vertrösten, dass nur regelmäßiges Schulen auch das Schulen als solches schult. Natürlich ist es aber auch sehr befriedigend, wenn lehrbuchartig Erklärungen erfolgen können („da müsste es gleich hochgehen“), die dann auch real so eintreten (Glück gehabt!). Und ich



meine, mich auch noch an den eigenen „Durchhänger“ auf dem Weg zur Alleinflugreife zu erinnern, als man den Eindruck gewann, nun könne man gar nichts mehr und die schon beherrschte saubere Landung werde wieder in erster Linie eine Sache des Zufalls. Da ist es nicht einfach, immer die richtigen motivierenden Worte zu finden. Obwohl unser Verein nicht eine riesige Anzahl von Flugschülern vorweisen kann, ist es auch eine Herausforderung, sich den jeweiligen Ausbildungsstand zu verdeutlichen und schon vor dem Flugtag zu überlegen, was mit wem als nächstes Fliegerisch unternommen werden kann. Ich habe dazu netterweise eine Art Poesie-Album geschenkt bekommen, um mir entsprechende – natürlich streng geheime – Notizen zu jedem Flugtag zu machen. Daraus lässt sich dann auch in einer ersten Rückschau deutlich ablesen, wie es individuell mit der Ausbildung vorangeht. Gleichzeitig lässt sich aber auch feststellen, dass man selbst aufpassen muss, nicht ehrgeiziger zu werden als die Schüler-Riege. Ein besonderes Highlight waren natürlich die ersten Alleinflüge. Es ist schon



auch und tun es mit wachsender Routine, sprich auch mit sich kontinuierlich steigenden Flugzeiten. Also steht man nunmehr an manchen Tagen fast ausschließlich vorm Startwagen und ist froh, 3 - 4 Überprüfungsstarts gemacht zu haben, bevor die Flugschüler die Platzrunde

jetzt absehbar, dass sich wie angekündigt die eigenen Spannung im Moment des ersten Alleinflugs nicht mit weiter zu erlangender Routine abbauen wird, auch wenn sämtliche übrigen Fluglehrer die Alleinflugreife ebenfalls für gekommen sehen.

Allerdings ist auch die Folgezeit nicht zu unterschätzen. Sind die Flugschüler mehrheitlich regelmäßig in die Luft gekommen und haben sie die Platzrunde im Alleinflug sicher im Griff, gerät man alsbald in die Position des „bloßen“ Beobachters. Statt am Ende des Flugbetriebs über 20 Platzrunden stöhnen zu können, macht sich eine gewisse fliegerische Abstinenz breit – alle können alleine fliegen, wollen es

alleine bevölkern und es gilt, alle auch im Auge zu behalten. Eigentlich eine schöne Sache (für die Flugschüler), aber selbst auch in der Luft zu sein, wäre natürlich wünschenswert, ist aber in dieser Phase nicht mehr angesagt. Stattdessen kann man sich bereits Gedanken machen, welche Unterrichtsthemen wie im kommenden Winter neu oder modifiziert präsentiert werden können.



Es ist zwar schon absehbar, dass auch mit der Aufstockung unseres Fluglehrer-Bestandes noch nicht an jedem Wochenende Samstags wie Sonntags Schulungsbetrieb zustande kommt. Vor allem soll bei dem bislang noch nicht abgenutzten Enthusiasmus auch das eigene

einsitzige Fliegen nicht zu kurz kommen. Die Aufgabe als Fluglehrer ist allerdings noch so neu, dass es auch in der kommenden Saison gerne mit vielen Platzrunden weitergehen kann. Immerhin stehen ja Veränderungen im Flugzeugpark an, sodass es auf jedem Falle spannend bleibt.

Idaflieg Wintertreffen 2017

Kurztrip nach München

von Nils Kluge

Am vorletzten Wochenende im Januar fand das jährliche Wintertreffen der Idaflieg statt, diesmal in München. Auch wir ließen es uns trotz der weiten Anreise nicht nehmen, dort drei wunderschöne Tage zu verbringen.

Die Anreise im ICE ermöglichte nach Ankunft in München ein kurzes Sightseeing-Intermezzo. Gegen 15 Uhr trafen sich alle Akafliegs im Gebäude der TU München. Über das Wochenende stand dort ein Hörsaal bereit, in dem wir den Vorträgen unserer Freunde lauschen konnten. Besonders lohnenswert ist das für Teilnehmer des Sommertreffens: Wer dort mitgeholfen hat, bekommt nun die Ergebnisse und Auswertungen präsentiert.

Übernachtet wurde im Hostel, rauschende Party inclusive. Beinahe kam ein wenig Klassenfahrtsfeeling auf, nur sehr viel professioneller, versteht sich...

Nach all den Vorträgen zu aktuellen Projekten und geselligen Gesprächen am Abend haben wir eine große Portion Motivation mit zurück nach Hannover genommen. Die nächsten Idaflieg Termine sind in den Kalender aufgenommen, das Jahr hat schließlich erst begonnen!



ASH 25 Einweihung

von Jürgen Sonnen
und Christian Rolffs

Schlagzeile: Gute bis sehr gute
Wolkenthermik...

Einweisungsflüge, Seilrisse, Zielland-
übungen und kleinere Rundflüge für
neugierige Vereinsmitglieder. So sah
das Programm unserer 25 bis hierhin
aus. Als wir uns eines Sonntagabends
jetzt fragten, wann wir unseren neuen
Riesenvogel endlich mal überland
ausführen können, antwortete der
Wetterbericht unverzüglich: Morgen,
Wolkenthermik, gut bis sehr gut.

Also los. Neben Pfeiffer und Epoxy in
der 25 wollte noch Helmut mit der
neu abgeklebten und mit passenden
Zackenband versehenen DG600 los.
Noch abends einigten wir uns auf
eine Strecke. Einmal um Berlin. Voller
Motivation ging es am nächsten
Morgen früh aus dem Bett: Hastig
Frühstücken, Flieger aufrüsten,
Aufgabe programmieren, Winde
aufbauen und so weiter. Für
Akafliegverhältnisse ließ sich fast von
Hektik sprechen.

Vor dem Briefing stand die 25 bereits
am Start. Schnell noch die Aufgabe
ins neue LX9000 reingedaddelt,

eigentlich alles abflugbereit. Leider
zeigte sich jetzt, dass die Flieger noch
nicht ganz für einen solchen Eifer
gewappnet waren. Für die DG-600
gab es zu diesem Zeitpunkt noch
keinerlei funktionierende Tank-
komforte und auch die Tanks selbst
waren an den Ventilen noch leidlich
inkontinent. Durch Suchen und
Friemeln war unser morgens
herausgespielter zeitlicher Vorsprung
schnell wieder verstrichen. Egal, wir
waren guter Dinge. Zum Schluss
noch einige Bananen Proviant in die
ASH geschmissen und los geht's.

Start um 11:46 Uhr. Die
Wolkenthermik war schon gut
entwickelt. Zu gut... Wir waren
definitiv spät dran.

Aufgabe:

Dreieck FAI: Oppershausen - Crussow
- Cottbus -- Oppershausen, ~750 km.
Entfernung zur erste Wende: 272 km.
Abflug in 1430 m Höhe, mittleres
Steigen 1,7 m/s über 1000
Höhenmeter. Kurs nehmen, 160 km/h
anlegen und auf geht's.

Früh zeigte sich, die inzwischen
(endlich) ebenfalls gestartete DG-600
kam gut mit. Das lag vielleicht auch
eine wenig an Pfeiffer und seinen
etwas unbeholfenen Kurbelkünsten in



der ungewohnten offenen Klasse. Außerdem verlangte der recht kunststoffhaltige Luftraum unterhalb der Basis trotz Flarm eine Menge Aufmerksamkeit. Nach etwa einer Stunde und 79 geflogenen Kilometern war klar, der Tag war reichlich überbewertet. Im Norden kochte die Sache schon fast über. Mit Steigwerten um 1,5 m/s krabbelten wir bei etwa 1400 m Basis langsam weiter.

Kurz vor Kyritz, beschlossen wir mit der DG gemeinsam den Plan zu ändern: bis 15 Uhr weiter auf Kurs fliegen und egal wo wir dann wären umzukehren, um noch bei Licht in Oppershausen landen zu können. Zwischenzeitlich war die Basis auf etwa 1800 m angestiegen, Steigwerte aber immer noch um 2 m/s.

Auf Höhe Oranienburg stand eine Graue Wand ohne Kontur. Wir beschlossen aufgrund der merkbaren Labilität einfach weiterzufliegen, was

sich als richtig bestätigte. Es lief auch im Grauen gut weiter mit Steigwerten um 1,6 m/s.

14:46 Uhr: Wende Crussow erreicht, die Handys bestätigten dies

durch Einloggen in das polnische Netz: „Willkommen in Polen, es fallen keine Roaming Gebühren an.“ Wer sagt's denn...

Die DG-600 hatte die Wende mit uns recht souverän genommen, wenn auch 4 Stockwerke tiefer. Aber Helmut hatte sich ja bereits an den Höhenunterschied gewöhnt und nahm die Sache sportlich. Ein für ihn doch recht fremdes Flugzeug, 90 l Wasser, keine Ablösung beim Fliegen und immer hinter einer offenen Klasse mit fast 10m mehr Spannweite herzujagen, verdient schon hier besondere Anerkennung. Sicher spielte dabei auch eine Rolle, nicht allein zu sein und sich hin und wieder einen gewissen Zuspruch von einem alten Sack abzuholen zu können, der sowas schon mal gemacht hat... Aber trotzdem, Respekt.

Nun waren wir auf dem Rückweg, langsam schwächelte hin und wieder

das Wetter. Größere Abstände, gleichbleibendes Steigen... Naja. Vor Kyritz kamen wir erstmals ungewollt unter 1000 m, die DG-600 deutlich unter uns. Klar war aber: mit viel Höhe über die Elbe. Auch wenns 3 Stunden dauert.

Das dauerte mal wieder. Die erste Batterie war leer, die Avionik schrie nach Strom: Umschalten! Leider stellten wir fest, dass Akku 2 nicht geladen worden war... Genial!

Gemeinsam überflogen wir im Abstand von 2 km die Elbe und dann kam mal wieder nichts. Die Basis war an der Elbe abgesunken und machte das Vorfliegen nicht schöner. Bei 600 m angekommen (die DG stand aus unserer Höhe gesehen bereits auf einem Hallendach) beschlossen wir Salzwedel anzufliegen was aus unserer Höhe komfortabel erreichbar war und sogar für die DG noch reichen könnte. Der Funkspruch war von uns gerade abgesetzt da schlug es der ASH den linken Flügel hoch,

Rettung. Die DG hatte sofort reagiert und krabbelte unten rein.

1850 m erreicht, Heimreise sicher. Eine vermeintlich letzte Banane essen und den letzten Schluck Wasser trinken. Wir verabschiedeten uns von der DG, denn jeden Augenblick würde der Akku aufgeben und Helmut sollte wissen, warum wir nicht mehr mit ihm reden.

Höhe Wolfsburg, die H1 ist ein toter Vogel. Wir hatten nur noch unsere beiden Bohli Varios und ansonsten jede Menge Ruhe. Trotzdem verlief der Anflug unspektakulär. Ankunfthöhe 500 m, wir waren die letzten 20km sehr schnell geflogen. Nochmal konzentrieren und nach 7 Stunden 30 Minuten eine saubere Landung in Oppershausen bauen. 530 km, 80 km/h. Für's „erste Mal“ doch ganz nett!

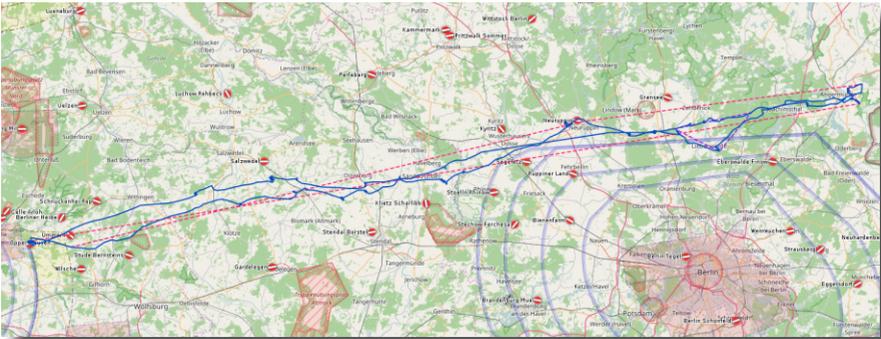
Helmut flog an diesem Tag noch weiter und landete nach 680 km, sein persönlicher Rekord.



Für die ASH war nach Ausfall der Bordelektrik Schluss. Für uns beide war dieser Flug aber trotzdem Beweis genug, dass wir mit der Anschaffung der ASH alles richtig gemacht hatten. An Feinheiten wie geladenen Akkus und einer anständigen Sitzposition für

Pfeiffers lange Beine lässt sich allerdings sicher noch arbeiten.

Einige Wochen später wurde in der ASH eine pechschwarze Banane gefunden. Die Herkunft konnte nicht abschließend geklärt werden.



Hangar leer – alles fliegt!

von Nils Kluge

Nach dem wir am Samstag in Oppershausen viel aufgeräumt, repariert und den Werteraum neu verputzt hatten, war unser Sonntag (21.05.17) noch unverplant. Wir stellten fest, dass das Wetter thermisch sehr gut werden würde. Kurzerhand entschlossen wir uns, schon um 8 Uhr morgens mit dem Aufbau des Flugbetriebs zu beginnen.

Da es für viele der erste große Überlandflug in diesem Jahr war,

dauerte die Planung und Vorbereitung etwas länger. Neben dem Aufrüsten von ASH 25 und der Libelle waren auch an der Winde noch Kleinigkeiten zu erledigen. So verzögerte sich der Start aller Flugzeuge etwas. Zwischen 11:40 und 12:24 starteten dann alle Piloten und nahmen ihre Pläne in Angriff. Helmut (in der DG-600) und Pfeiffer sowie Epoxi (in der ASH 25) nahmen sich vor, gemeinsam Berlin zu umrunden. Uwe (Mistral), Monica (ASW 15), Bärchen (Astir CS) und Charly (Libelle) nahmen sich das Dreieck Wolmirstedt – Dannenberg – Winsen (Aller) vor, möglichst als

Staffel. Wiebke und Max konnten gemeinsam mit Harald jeweils eine Überlandeinweisung in der ASK 13 fliegen – am Boden unterstützt von Beate und Dagmar. Püppi und Kevin waren schon früher am Morgen mit der Dimona zu einem Ausflug nach Stade aufgebrochen. Alles was fliegen konnte und durfte war in der Luft – fantastisch! Zuletzt flog Wiebke das erste Mal im Einsitzer

(Astir CS) und blieb gleich eine Stunde oben.

Am Ende des Tages landeten alle Flugzeuge wieder sicher in Oppershausen. Gründlich von Mücken befreit, wurden alle Flugzeuge wieder in der Halle verstaut. Die Logger wurden ausgewertet und schließlich fuhren alle glücklich und zufrieden wieder heim.

Folgendes wurde erfliegen:

Wiebke: Überlandeinweisung und erster Flug im Einsitzer

Max: Überlandeinweisung

Pfeiffer, Epoxi: Oppershausen – Crussow – Oppershausen.

Helmut: Oppersh. – Crussow – Oppersh. – Fassberg – Oppersh.

Uwe: Oppersh. – Wolmirstedt – Dannenberg – Winsen (Aller) – Oppersh.

Charly: Oppersh. – Wolmirstedt – Dannenberg – Oppersh.

Monica: Oppersh. – Wolmirstedt – Umrund. ED-R 74 – Eschede – Oppersh.

Bärchen: Oppersh. – Wolmirstedt – Umrund. ED-R 74 – Winsen (Aller) – Oppersh.



Idaflieg Sommertreffen 2017

von Renate Litzelmann

Aus ganz Deutschland trafen sich in den vergangenen drei Wochen Akaflieger in Aalen-Elchingen auf dem Idaflieg Sommertreffen. Dabei werden die Flugleistungen und -eigenschaften verschiedener (auch neuerer) Segelflugzeuge vermessen sowie Sondermessprojekte, wie Flugerprobungsflüge der Prototypen, durchgeführt. Über den gesamten Zeitraum waren auch wir mit unserer AFH 24 dabei. Mit ihr hatten wir gleich zwei Sondermessprojekte vor: Zum einen, als Vorbereitung für das LuFo Projekt NaSiCo den kleinstmöglichen Sichtbereich, bei welchem sich verschiedenen Piloten wohlfühlen zu erfliegen. Zum anderen untersuchten wir den Strömungsverlauf des Rumpf-Flächen-Übergangs auf eine mögliche Ablöseblase.



Also wurden zunächst das Flugzeug in Fluglage genau gewogen, der Flächen-Rumpf-Übergang mit Wollfäden und den obligatorischen Sportkameras versehen sowie mit dünnem Tape eine vorläufige Linie des eingeschränkten Sichtfelds markiert. Dadurch wurde dem Piloten die Möglichkeit gegeben, den vollen Sichtbereich zu nutzen, falls dies nötig wäre. Doch danach hatten wir erstmal Probleme mit dem Bremssystem. Und als schließlich gestartet werden sollte löste sich eine Verklebung der Haubenverriegelung. Seit Mitte der zweiten Woche musste die 24 dann auch endgültig am Boden bleiben, da sie durch einen Autounfall leicht beschädigt wurde.

Trotz dieser Reihe von Herausforderungen konnten wir immerhin drei verschiedene Piloten die für sie nötige Sicht erfliegen lassen. So konnte am Ende der vorläufige nicht benötigte Sichtbereich abgeklebt werden. Auch ist genügend auswertbares Videomaterial des Flächen-Rumpf-Übergangs bei verschiedenen Geschwindigkeiten entstanden.

Außerhalb unserer Sondermessprojekte wurde Helmut in das Hinterherfliegen bei der Flugleistungsvermessung eingewiesen worden, Monica konnte als frischer Scheinpilot seine Zachereinweisung vervollständigen und die ersten Typen komplett alleine zachern. Ganz

Uni-Tutorium in der Akaflieg

Flugleistungsvermessung

von Nils Kluge

Die Akaflieg Hannover führte dieses Jahr erneut in Zusammenarbeit mit dem Institut für Turbomaschinen und Fluid-Dynamik (TFD) das Tutorium „Flugleistungsvermessung“ durch. An den letzten beiden Tagen im Mai hatten die Studenten die Gelegenheit, bei einem halbstündigen Flug mit dem Motorsegler dessen Gleitleistung zu vermessen.

Auch wenn alle Teilnehmer ihren Flug absolvieren konnten, war das Wetter jedoch durchwachsen. Am ersten Tag störte eine Regenfront das Vergnügen – Entschuldigung, die Arbeit natürlich. Am zweiten Tag war eigentlich allerbestes Segelfliegerwetter mit Sonnenschein und einer Unmenge an Cumuluswolken. Für die Flugleistungsvermessung aufgrund

besonders freuten uns auch die Besuche mehrerer alter Herrn. Doch nach dem Sommertreffen ist vor dem Sommertreffen: Jetzt ist neben der normalen Werkstattarbeit weiteres frickeln, auswerten, und vorbereiten auf das nächste Winter- und Sommertreffen angesagt.

der nun störenden Aufwinde aber eher ungeeignet. Nicht umsonst wird auf dem Sommertreffen der Idaflieg deshalb schon bei Sonnenaufgang und noch ruhiger Atmosphäre gestartet.



Trotzdem hatten alle, Piloten, Bodencrew und Teilnehmer, zwei schöne Tage. Letztere konnten etwas Flugplatzluft schnuppern und dürfen sich jetzt mit der Auswertung der Messwerte beschäftigen – ein Klacks!

Erstflug der Mü 31

von Renate Litzelmann

Es ging wieder mal in den Süden! Diesmal hat die Akaflieg München zum Erstflug ihres Prototypen Mü 31 eingeladen. Also fuhren wir zunächst nach Braunschweig, um am Freitag viel zu früh aufzustehen und uns im Braunschweiger Bus auf den Weg zu machen. Nach 7 Stunden Fahrt kamen wir pünktlich auf dem Segelfluggelände in Königsdorf an, konnten bekannte Gesichter begrüßen und natürlich die nach 20 Jahren Entwicklungs- und Bauzeit flugfertige Mü 31 begutachten.



Dann war es soweit, Brezn von der Akaflieg München setzte sich nach einem letzten Check hinein, die Jodel zog das Seil an, und beide Flugzeuge flogen an uns vorbei, hoch in den Himmel! Um die ersten Punkte der Flugerprobung zu fliegen, ging der

Schlepp auf FL 95 (ca. 3000 m ü. NHN). Unter anderem konnte dabei die Landung in sicherer Höhe simuliert werden. Normalerweise würde nach dem Abbau der Sicherheitshöhe die Landung anstehen... Doch die Wolken und der damit verbundene Aufwind waren einfach zu einladend. So schnupperte das Flugzeug bereits auf seinem ersten Flug etwas Thermikluft, und es schien ihm und dem Piloten zu gefallen.

Die obligatorische Landung war anschließend auch kein Problem und die Mü 31 kam unter dem Jubel und

Beifall aller sicher vor dem Publikum zum Stehen. Später ging es noch ein zweites mal hoch, für die anderen gab es leckere Pizza aus dem Ofen und Bier.

Natürlich wurde auch nach Brezns Rede

noch bis in die Nacht hinein gefeiert, auch einsetzendes Tröpfeln störte kaum. Als wir dann Samstag Nacht wieder zu Hause waren, waren wir uns einig: Die Fahrerei hat sich gelohnt! Wir waren dabei, als die Mü 31 das erste Mal fliegen durfte!

Herbstschulungslager 2017

"Hier ist jeden Tag Bergfest, aber niemals Party"

von Wiebke Mügge

Vom 30.9. bis zum 15.10. fand wieder das alljährliche Idaflieg-Herbstschulungslager in Karlsruhe statt, dieses Jahr erneut mit Beteiligung aus Hannover. Insgesamt waren wir mit zwei Flugzeugen und fünf Leuten über die Zeit dort vertreten.

Zunächst war Helmut mit der ASW 15b angereist, kurze Zeit später Stromberg und ich mit dem Zug. Unser Anwärter Florian war ebenfalls kurz vor Ort. In der zweiten Woche kam Till zusammen mit den Braunschweigern und unserem Twin Astir im Schleptau an, während die ersten Teilnehmer schon wieder weg mussten. Schlussendlich war ich mit unserem fliegenden Pottwal die letzte Verbliebene. Der fand das (im Flug) wohl mehr zum Heulen als ich.

Am ersten Flugtag, an dem ich teilgenommen habe, flogen in Norddeutschland die Bäume auf die Schienen, wir aber trotzdem (gezielt) durch die Gegend. Von schlechtem Wetter lässt sich ein handelsüblicher Akaflieger schließlich selten vom Fliegen abhalten. In den folgenden

Tagen hatten wir jedoch mehr Glück mit dem Wetter. Zwar war es gelegentlich noch regnerisch, aber im Allgemeinen noch für Platzrunden nutzbar. So hatten wir im Laufe des Lagers sogar noch eine A-Prüfung.

Der Flugbetrieb war gut organisiert, sodass 45 Starts an einem Tag als durchschnittlich galten. Das führte auch mal zu amüsanten Situationen, wenn beispielsweise mehrere Leute den eigentlich nur als 'Notfall-Lepo' genutzten Trecker fahren wollten. Oder man als Flugschüler garnicht wusste, welchen der drei herumstehenden Fluglehrer man nun nach einem Flugauftrag fragen sollte.

In der Schulung hatten wir eine DG-1000 aus Aachen (erste Woche), ein geliehener Duo Discus als Ersatz für die zeitweise beschädigte DG-1000 aus Karlsruhe (die aber in der zweiten Woche wieder am Flugbetrieb teilnehmen konnte), den Karlsruher Prototyp AK-5b, eine LS4b aus Darmstadt sowie aus Hannover die ASW 15b und den Twin. Allerdings scheint eine LS4 insgeheim vergleichbar mit einer heimischen Pilzart zu sein, so viele, wie dort manchmal aus dem Boden sprossen, als die anderen am Platz ansässigen Vereine auch da waren.

Abends gab es ein meist recht üppiges Abendessen, Debriefing, das obligatorische Rundengericht (immerhin durfte man dort auch unter der Woche Spaß haben!), und das tägliche Bergfest mit Lichtenanlage und Nebelmaschine. Zitat: „Wenn man die Leute schon den ganzen Tag sieht, kann man ja zumindest abends darauf verzichten“. Manchmal war es nur zu erahnen, wer anwesend war. Sichtflugbedingungen sind etwas anderes.

Zum „Bergfest der Bergfeste“ ist das noch etwas ausgeartet. Während wir in der angrenzenden Werkstatt den Einsatz von Deckenkränen zum Anbringen von Aufklebern in ungewöhnlichen Höhen evaluierten, wurde es auch dort etwas dunstig. Der Tag danach wurde pauschal als „nicht fliegbar“ deklariert, was einige

von uns aufgrund des doch akzeptablen Wetters für einen Spaziergang durch die Stadt nutzten.

Erwähnenswert: Unser Twin hat aus der Platzrunde heraus eine Außenlandung gemacht, weil die Landung auf dem Flugplatz doch etwas fraglich erschien. Wir haben ihn schnell vom Acker abgerüstet bekommen, und in der Werkstatt nichts weiter als eine große Menge Dreck im Fahrwerksschacht feststellen können.

Hängen geblieben sind tolle Impressionen vom Sunrise-Fliegen, die Feststellung, dass es auch Flugzeuge gibt, in denen ich an alles drankomme (AK-5b: „Ein Flugzeug von kleinen Piloten für kleine Piloten“), drei Typenkisten für mich, ein Haufen interessante Gespräche, ...



Am Samstag sind dann der Twin und ich mit den Braunschweigern zurückgefahren. Der Flieger blieb in der Werkstatt und ich konnte mich wieder auf das heimatliche Bett freuen.

Nachruf Rudolf Auding

Am 04.11.2016 verstarb unser ehemaliger Ausbildungsleiter, Ehrenmitglied und Freund Rudolf Auding an den Folgen einer schweren Krankheit.

Rudolf hatte fast 40 Jahre lang unermüdlich und mit großem Einsatz vor Allem um die Ausbildung von Studenten zu Segelflugzeugpiloten gekümmert.

Viele von uns haben Rudolf als sehr gewissenhaften Fluglehrer kennengelernt, dessen ernster Umgang mit dem Thema Flugsicherheit einen wichtigen Beitrag zu unserem fliegerischen Selbstverständnis geleistet hat.

Seine Begeisterung, Unterstützung und seinen Rat, auch außerhalb des Flugbetriebes, werden wir schmerzlich vermissen.

Matthias Hausknecht

Nachruf Ursula Krömer

Dank an Ursula Krömer aus Anlass zu ihrem Tod am 05.04.2017

Ursula Krömer wurde außerordentliches Mitglied der Akaflieg Hannover durch die Anregung eines bedeutenden Sponsors – der Firma „Kali Chemie“. Man hatte darum gebeten, eine fliegerisch interessierte Mitarbeiterin in die Gruppe aufzunehmen.

Ihr Talent und ihre kontinuierliche Verfügbarkeit als Hannoversche

Bürgerin prädestinierten sie bald nach Grundausbildung und den ersten Erfahrungen im Segelfliegen zur Fluglehrerin. In dieser Funktion wurde sie zur Seele der Gruppe, quasi unser „Anstandswauwau“.

Ursula! Du hast uns wunderbar auf Flugtauglichkeit und Gesellschaftsfähigkeit getrimmt! Wir danken Dir für Deine unermüdliche Leistung, Toleranz und Sympathie für unsere gemischte, stark fluktuierende Gemeinschaft von Studies, „Alten Damen“ und „Alten Herren“!

Herbert Friedrich

Mehr Sicherheit im Crashfall

Luftfahrtforschungsprojekt der AFH

von Till Lindner

Die Akaflieg Hannover hat, wie mehrere andere Akafliegs ebenfalls, einen Antrag für LuFo-V3 gestellt. NaSiCo, so der Name des Projekts, zielt darauf ab, passive Sicherheitselemente zu erstellen, die nachträglich in Luftfahrzeuge eingebaut werden können. Sicherheit im Crashfall ist die Motivation für das Forschungsvorhaben. Dabei liegt der Fokus auf passiven Elementen, die nicht aktiviert oder ausgelöst werden müssen. Die Sicherheitselemente wirken dabei auf dieselbe Weise wie eine Knautschzone im Auto. Nur im Falle eines Unfalls kommt deren Funktion zum Einsatz, schützt dann aber effektiv vor Personenschäden. Eine Knautschzone ist nur eine Möglichkeit, die beim Crash entstehende Energie aufzunehmen und in die Struktur zu leiten. Deshalb sollen dazu unterschiedliche Konzepte erprobt werden. Für die Luftfahrt ergeben sich dabei viele Herausforderungen, die bei bodengebundenen Fahrzeugen nicht auftreten. Zunächst muss man sich die Frage stellen, wo eine Verstärkung der Struktur sinnvoll ist. Welche Teile eines Segelflugzeugs sind beim

Absturz besonders beansprucht, und gibt es Standardsituationen bei Abstürzen, auf die eingegangen werden kann?

Die wissenschaftliche Arbeit beginnt mit der Entwicklung eines Modells zur Vorhersage der Auswirkung einer stoßartigen Belastung. Faserverstärkte Kunststoffe weisen bei Belastungen mit hohen Dehnraten, also Schlägen und Stößen, einen Effekt auf, der die Berechnung mit herkömmlichen Verfahren einschränkt. Je schneller die Belastung erfolgt, desto steifer ist das CFK- oder GFK-Bauteil. Dieses Phänomen wird bisher in Berechnungen nicht berücksichtigt, spielt aber für das Strukturversagen bei Abstürzen eine große Rolle.

Starke Partner an unserer Seite komplettieren den Weg von Forschung bis Zulassung. Das Institut für Statik und Dynamik (ISD) der

Gefördert durch:



**Bundesministerium
für Wirtschaft
und Energie**

**aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages**

Leibniz Universität Hannover sowie der LTB Follmann vereinen ihre Kompetenzen für das vielversprechende Projekt. Enge Zusammenarbeit mit dem ISD ermöglichen den Wissenstransfer an uns Akaflieger. Außerdem leistet das Institut eine große Hilfestellung bei der Koordination des Vorhabens. Im luftfahrttechnischen Betrieb Follmann können die Bauteile für realitätsnahe Versuche gefertigt werden. Mit Abschluss von NaSiCo soll dann die EASA-Zulassung für die neu entwickelten Sicherheitselemente im LTB erfolgen.

Das Projekt wird auf Bundesebene politisch gefördert. So zeigt sich die Bundeswirtschaftsministerin Frau Zypries erfreut über die erstmalige Beteiligung mehrerer Akafliegs im Luftfahrtforschungsprogramm. Mit großem Engagement wird derzeit gemeinsam das Konzept ausgearbeitet, das für die AFH ab 2018 vier Jahre lang wissenschaftliche Arbeit mit guten Verwertungsperspektiven bedeutet. Interessierte Studenten können sich über lufo@akaflieg-hannover.de informieren und beteiligen.

Vorstände

November 2016 gewählt

Vorsitzender: Till Lindner
 Stellvertreter: Sebastian Koß
 Schriftwart: Eva Claaßen
 Kassenwart: Stephan Germer

November 2017 gewählt

Vorsitzender: Sebastian Koß
 Stellvertreter: Eva Claaßen
 Schriftwart: Wiebke Mügge
 Kassenwart: Stephan Germer

