



Foto Umschlag Vorderseite:

Sebastian Koß

Foto Umschlag Rückseite:

Wiebke Mügge

Gedruckt mit Unterstützung von

Kanzlei Encke, Neumann & Partner Celle



[www.advoce.de](http://www.advoce.de)

## Vorwort

Endlich ist es wieder soweit und die zurückliegenden Aktivitäten der Akaflieg Hannover und seiner Mitglieder werden vorgestellt - nunmehr in einer Fünf-Jahresschrift 2011 bis 2015.

In dieser Zeitspanne gab es für die Gruppe allerdings auch Mammut-Aufgaben zu bewältigen: Angefangen von der 90-Jahr-Feier im Mai 2011, die zusammen mit dem Hannoverschen Aeroclub auf dem Werkstatt-Gelände in Hannover-Vahrenheide ausgerichtet wurde, der ersten vollständigen Flug-Saison für den 2010 angeschafften Motorsegler vom Typ Dimona, das Idaflieg-Wintertreffen in Hannover, der Wiederinbetriebnahme der AFH 22 und schließlich der „Erstflug“ der AFH 24 im Herbst 2013 nach einer Zwangspause von mehr als 10 Jahren!

Dagegen war die Komplett-Sanierung des Aufenthaltsraumes der Werkstatt in Vahrenheide fast eine „Fingerübung“, zumal sich durch die vielfältigen

schwierigen Aufgaben, denen sich der Verein stellen musste, eine schlagfähige Gruppe gebildet hat, die sich auch regelmäßig zu allerlei gesellschaftlichen Anlässen zusammenfindet.

Die derzeit gute Stimmung innerhalb der Gruppe darf natürlich nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich die Akaflieg seit Jahren im Dauerkampf befindet, Nachwuchs anzuwerben, damit im Winter die Werkstatt-Arbeit läuft. Auch im Sommer müssen genügend Leute auch auf dem Flugplatz zu finden sein, um den Flugbetrieb in Gang zu bringen und zu halten. Dies ist nach wie vor mitunter schwierig. Uns allen bietet sich seit Beginn 2014 ein Flugzeugpark, wie ihn die Akaflieg schon lange nicht mehr hat vorweisen können - in Anlehnung an unseren Ex-Vorstand und China-Begeisterten Thomas Schmoe deshalb:

Möge die Übung gelingen!

Der Vorstand





## Impressum

### Akademische Fliegergruppe an der Universität Hannover e.V.

Amtsgericht Hannover VR 2709

Vertretungsberechtigter Vorstand:

Christian Rolffs (1. Vorsitzender)

Markus Mlinaric (2. Vorsitzender)

Till Lindner (Schriftwart)

Anschrift Welfengarten 1, 30167 Hannover

Web [www.akaflieg-hannover.de](http://www.akaflieg-hannover.de)

E-Mail [vorstand@akaflieg-hannover.de](mailto:vorstand@akaflieg-hannover.de)

Bank Postbank Hannover, IBAN DE12 2501 0030 0128 0003 05

Redaktion Markus Klemmer, Nils Kluge



# Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	1
Impressum.....	2
Inhaltsverzeichnis.....	3
90 Jahre Akademische Fliegergruppe Hannover.....	4
Fluglager Laucha 2011.....	6
60 Jahre Akaflieg-Chronik.....	9
Bericht aus China.....	10
90 Jahre Luftverkehrsgesetz 1922.....	12
Die Mücke ist nur die Spitze des Elefantens.....	14
Zielflug zum Fluglager Laucha 2012.....	18
Fluglager Laucha 2012.....	20
Motorflug - Die Freiheit nehme ich mir.....	23
Hangfliegen an der Porta Westfalica 2012.....	24
Idaflieg-Wintertreffen 2013 in Hannover.....	27
Fluglager Brilon 2013.....	29
Überlandfliegen.....	32
Idaflieg-Herbstschulungslager 2014 in Karlsruhe.....	33
Aspres 2014 und 2015.....	35
Idaflieg-Sommertreffen 2015.....	37
Idaflieg-Motorsegler-Lehrgang.....	38
Alt-Damen und Herren-Treffen 2015.....	41
Neue Lizenz-Inhaber und neuer Fluglehrer.....	42
MoSe-Ausbildung - Ein langer Weg durch die Wüste.....	44
Herbstschulungslager 2015 der Idaflieg.....	47
My Way To 'A'.....	48
Nebelfliegen.....	50
Akaflieg-Events an der Uni.....	51
Idaflieg-Konstruktionsseminar in Bartholomä.....	52
Neue Forschungs-Projekte.....	53
Und was sonst noch geschah und geschieht.....	55
Ausblick.....	57
Vorstände.....	58

---

# 90 Jahre Akademische Fliegergruppe Hannover

## von Markus Klemmer

Schon die Überschrift hat es in sich: Strenggenommen wurde nicht die Akaflieg Hannover im Jahre 1921 gegründet, sondern der „Hannoversche Verein für Flugwesen“ - innerhalb dieses Vereins wurde im Jahr darauf durch das Flugwissenschaftliche Institut an der TU Hannover die Akademische Fliegergruppe innerhalb des HVF gebildet, während sich im Januar 1928 der HVF mit dem „Ring der Flieger, Ortsgruppe Hannover“ zum Hannoverschen AeroClub e.V. zusammenschloss. Der Vampyr (laut Peter Riedel der „Urvater aller späteren Segelflugzeuge“), der zum zweiten Rhönwettbewerb im August 1921 auf der Wasserkuppe vorgestellt wurde, war eine Entwicklung des Lehrstuhls Flugtechnik durch Dipl. Ing. Madelung und Prof. Pröll, der von dem Studenten des Maschinenbaus Arthur Martens geflogen wurde. Martens selbst beschreibt die Flüge auf der Wasserkuppe deshalb als Leistungen der Akademischen Fliegergruppe. Der Zusammenbau allerdings war noch kein Alleingang von Akafliegern, sondern fand bei der HAWA (Hannoverschen Waggonfabrik) statt.

Es wäre aber müßig, nun darüber zu spekulieren, welches exakte Gründungsdatum und welchen Teil der (gemeinsamen) Geschichte welcher der beiden Hannoverschen Segelflugvereine für sich in Anspruch nehmen dürfe. Da beide Vereine denselben Ursprung haben, auf demselben Flugplatz ihren Aktivitäten nachgehen und praktischerweise auch noch das Werkstattgelände teilen, lag nichts näher, als diese 90-Jahr-Feier gemeinsam auszurichten.

Dazu hatten beide Vereine jeweils Organisations-Komitees gebildet, die sich auch gemeinsam trafen, um das Fest, dass auf dem Werkstattgelände in Hannover-Vahrenheide stattfinden sollte, vorzubereiten. Neben der Planung des Umfangs und des Ablaufs der Veranstaltung an den Schreibtischen (Was wird wie gezeigt? Wer kann als Repräsentant von Stadt bzw. Universität als Gast und eventuell auch als Redner gewonnen werden? Gibt es Live-Musik? Wie lassen sich die Kosten (Eintritt natürlich frei) wieder reinbekommen?) gab es auch ganz handfeste Arbeit: Der Anblick der

Hallentore musste auf Vordermann gebracht werden. Dazu waren waghalsige, weil mit kreativen Leiterkonstruktionen durchgeführte Anstreich-Aktionen in relativ luftiger Höhe zu überstehen. Außerdem musste das



Vampyr-Start, aus:  
HAWA-Nachrichten  
Heft 2/3, 1922

teilweise wohl kurz nach Gründung der Vereine abgelegte Gerümpel hinter den Hallentoren entsorgt werden. Allein diese schlichten, aber absolut nötigen Vorhaben nahmen erhebliche Arbeitsstunden in Anspruch. Dabei war - wie zumindest in der Akaflieg üblich - zu beobachten, dass mit wachsendem Termindruck die Arbeitsbereitschaft und -leistung nahezu exponentiell anstieg und zum Jubeltag auch eine aufgeräumte Werkstatt präsentiert werden konnte.



Schließlich konnten Aeroclub und Akaflieg am 07. Mai 2011 ab 13.00 Uhr viele Besucher aus Hannover und Umgebung zum Tag der offenen Tür unter dem Motto „90 Jahre Luftsport in Hannover“ begrüßen. Der Vize-Bürgermeister Strauch hielt eine kurze launige Ansprache, der Uni-Präsident Barke zeigte sich beeindruckt von der AFH 24 und auch eine Reihe Alter Damen und Herren der Akaflieg nutzten die Gelegenheit, sich „zurückzumelden“ und die nahezu flugfertige AFH 24 aus der Nähe zu bewundern. Modellflieger trugen auch dazu bei, den Eindruck vom

Fliegen auf dem Werkstattgelände zu vermitteln.



Fleißige Helfer  
am Simulator

Der Aeroclub hatte nicht nur eine Schützenkapelle von beachtlichem Umfang (und anschließendem Hunger und Durst) organisiert, sondern konnte aus seinen Reihen auch mit einer Musikband beeindruckend, die am Abend auftrat. Besonderen Andrang gab es nicht nur beim Probesitzen in den aufgerüsteten Segelflugzeugen, sondern auch bei den beiden Segelflug-Simulatoren, die stark frequentiert wurden.

AFH 24 auf dem  
Festgelände

Der damals amtierende Akaflieg-Vorstand (bestehend aus Saba, Alex und Jonas) war bis zu diesem 07. Mai besonders organisatorisch gefordert und hat diese gar nicht gewöhnliche Aufgabe - für die es natürlich im Vorhinein keine „to do-Liste“ geben konnte - mit großem Einsatz erledigt. Nach dem 08. Mai und dem Aufräumen konnte dann wieder ans Fliegen gedacht werden...

# Fluglager Laucha 2011

von Marcin Mleczko

Nach meinem ersten Fluglager im letzten Jahr in Büren war ich diesmal das erste Mal im schönen Laucha mit von der Partie. Nach dem Einpacken der Flieger am Samstagmorgen sind wir - d.h. Markus, Susanne und ich, mit der LS8 im Gepäck Richtung Laucha aufgebrochen.

Da wir uns in diesem Moment des Weges nicht ganz sicher waren, und nur ein grober Google Maps-Ausdruck sowie in Markus' Mondeo nicht mehr ganz aktuelle Straßenkarten zur Verfügung standen (immerhin fehlte bereits die Einzeichnung der innerdeutschen Grenze), beschlossen wir, einfach Rudolf zu folgen, der mit der 21 wenige Minuten vor uns gestartet war. Ungefähr bei Bröckel schafften wir es dann auch Rudolf einzuholen und von hieran verlief die Fahrt dann sehr entspannt. Bei einem Blick in den Rückspiegel, kurz vor Braunschweig, sahen wir einen dunkelroten Bulli hinter uns - Nils und Jonas waren also auch da. Bei Aschersleben überholte uns dann schließlich ein blauer Golf mit Alex alias Hase und Quang an Bord. Damit war jetzt fast die gesamte Truppe vom morgendlichen Abrüsten gemeinsam in einer Kolonne unterwegs, die Rudolf anführte. Wie sich jedoch erst später herausstellte, tat er dies, ohne sich seiner verantwortungsvollen Funktion bewusst zu sein. Auf der Fahrt konnten wir zahlreiche kleinere Ortschaften bewundern, in denen zwischen schicken modernisierten Gebäuden graue Relikte aus Beton den Charme einer längst vergangenen Republik versprühten.

Nach der Ankunft am Flugplatz hieß es erst einmal Zelte aufbauen. Die Schicht aus Kies oder Steinen, die auf dem Zeltplatz knapp unter der Grasdecke liegt, ließ dies zu einer Herausforderung werden. Danach ging es direkt zum Abendessen - es wurde gegrillt. Durch die zahlreichen Teilnehmer des UHU-Cups, die an diesem Abend noch anwesend waren, war die ganze Situation sehr lebendig und fröhlich. Der Grillmaster Stefan hatte die Situation jedoch routiniert und souverän im Griff.



Am nächsten Morgen, nach dem Frühstück und dem Briefing, ging es ans Aufrüsten der Flieger und anschließend direkt an den Start. Da die Schleppmaschine erst am Dienstag zur Verfügung stand, wurde die ersten Tage an der Winde gestartet. Als Flugschüler zum Gewöhnen an den fremden Flugplatz war mir das nur recht. Die leichte Wölbung der Landebahn stellt etwas höhere Anforderungen ans Landen (Abfangbogen!) als ich es aus Oppershausen gewohnt war. Als dann Wilhelm mit der Schleppmaschine bereit stand, waren auch F-Schlepps möglich.

Mittagspause  
in Laucha

Wiederum anfangs ungewohnt erschien mir die Mittagspause, die täglich pünktlich um 12:00 Uhr anstand. Diese entwickelte sich später zu einer willkommenen Verschnaufpause vom aktiven Flugbetrieb.

In Ermangelung eines Lepos wurden die Flugzeuge nach der Landung von Hand an den Start zurückgeschoben - einerseits um die Standzeiten der Schleppmaschine möglichst klein zu halten und andererseits um den sportlichen Charakter des Segelfliegens zu unterstreichen. Auch an die Fitness des (der) Piloten wird gedacht. Ein weiteres Novum für mich war meine erste Teilnahme an einer Rückholaktion nach einer Außenlandung. Nils war das Kunststück gelungen, im Astir am Rande derselben Ortschaft niederzugehen, wie es tags zuvor Jörg Scheider ebenfalls mit dem Astir vorgeführt hatte. Rückholer zu sein bietet die Möglichkeit, Land und Leute, die in unserem Fall sehr nett waren und uns tatkräftig unterstützt haben, kennenzulernen. Doch der Reihe nach...

Durch Nils präzise Angabe seines genauen Standortes nach der Landung gestaltete sich die Anfahrt mit Markus Mondeo (und ohne dessen Kartenmaterial) problemlos. Zuerst wurde Nils an einem Einkaufszentrum aufgeladen, der uns dann zur Landestelle lotste. Der Anhänger wurde am Feldrand positioniert und das Flugzeug daran optimal ausgerichtet, sodass das Abrüsten zügig von statten ging. Spannend wurde es aber bei dem Versuch, den Ort des Geschehens wieder zu verlassen. Dazu ist wichtig zu wissen, dass der Endteil der Anfahrt an das besagte Feld über einen unbefestigten, recht steilen Feldweg verläuft. Währenddessen aufkeimende Bedenken "Kommen wir denn da wieder hoch?" wurden mit "Das passt schon! Ist doch mein Mondeo!" beiseite geräumt - leider etwas voreilig. Trotz Anfahrt mit Schwung blieb das Gespann mit durchdrehenden Antriebsrädern am Hang stecken. Beim Versuch, rückwärts zurückzurollen, um einen weiteren Anlauf zu versuchen, setzte der Anhänger aufgrund seiner Länge hinten

auf und ab jetzt ging es weder vor noch zurück, auch nicht mit Anschieben. Abkuppeln war nun technisch auch nicht mehr möglich und Markus sah schon vor seinem geistigen Auge, die Nacht mit Quang, Nils und mir im Mondeo verbringen. Wir ließen ihn deshalb zunächst mit dem Astir, seinem Mondeo und seinen Ängsten allein

Routiniertes  
Abrüsten nach  
Außenlandung



und schwärmten aus, um die nähere Umgebung nach Auswegmöglichkeiten zu erkunden. Glücklicherweise kamen uns zufällig anwesende Einheimische tatkräftig zur Hilfe. Mit vereinten Kräften wurde das Gespann angeschoben und wieder auf befestigte Straßen befördert. Erschöpft und mit einer Schicht aus Staub und Schweiß bedeckt (außer der Mondeo-Fahrer) machten wir uns dann wieder auf den Weg Richtung Laucha, welches wir dann problemlos erreichten. Auf Nils Einladung hin machten wir unterwegs am Rande von Naumburg auf dem Parkplatz eines Einkaufszentrums sehr idyllisch an einem Bratwurststand Rast. Die Stärkung hob bei uns allen den Blutzuckerspiegel wieder an und wir konnten die Fahrt nach Laucha munter fortsetzen. Leider büßte der Mondeo am Hang eine provisorisch angebrachte Auspuff-Arretierung ein, sodass es auf der Rückfahrt in Rechtskurven eine bemerkenswerte, aber angeblich nicht beunruhigende Geräuschkulisse gab.

Am darauffolgenden Tag wurde wieder geflogen. Abends wurde der vergangene Tag am Lagerfeuer oder in der "Cloud" ausgeklungen. Nach und nach verabschiedeten sich einige Mitglieder wieder Richtung Hannover, sodass am Freitag bereits um 15 Uhr die noch Anwesenden so reichlich geflogen waren, dass mit dem Abrüsten der Flieger für die Rückfahrt begonnen werden konnte. Kurz darauf brachen Markus und ich - Susanne war bereits einige Tage vorher abgereist (planmäßig, wie Markus betont) - wieder mit der LS8 im Gepäck Richtung Oppershausen auf. Diesmal ohne Leitfahrzeug und Begleitkolonne (und noch immer mit nicht aktuellen Straßenkarten im Mondeo und weiter auffälliger Geräuschkulisse in Rechtskurven) fanden wir den Weg dann doch problemlos und erreichten Oppershausen am Abend gegen 22 Uhr.

Insgesamt habe ich das Fluglager als sehr schön, aber auch anstrengend erlebt. Die Landschaft und das Fliegen an einem anderen Platz, in einer anderen Gegend ist ein spannendes Erlebnis. Die Erfahrungen, die man als Flugschüler dabei sammeln kann, sind sehr wertvoll und durch nichts zu ersetzen. Ich freue mich schon auf das nächste Jahr (zumal letzten Meldungen zufolge Markus einen neuen - alten - Mondeo angeschafft haben soll).

Die DG-600 war ebenfalls dabei



# 60 Jahre Akaflieg-Chronik

von Markus Klemmer

Neben dem großen Jubiläum der 90-Jahr-Feier im Mai 2011 gab es relativ unbemerkt im selben Jahr einen zweiten bedeutenden Jahrestag innerhalb der Akaflieg Hannover: Am 03. Juli 1951 wurde in einem verglasten Anschlagkasten des Sportinstituts im Vorraum der Mensa ein Handzettel von dem Studenten des Maschinenbaus Karl Friedrich Hahn deponiert, auf dem es unter der Überschrift „Segelfliegen“ hieß: „Die Segelfluginteressierten werden gebeten, sich zu einer informatorischen Besprechung am Freitag, dem 6. Juli 51 18 Uhr c.t. im Hörsaal H 106 einzufinden“. Dem Aufruf folgen immerhin 19 „segelfluginteressierte“ Dritt- bis Elft-Semester. Am 05. Oktober 1951 kommt es zur ersten Vereinssitzung der Akaflieg Hannover, in der ein neuer Vorstand gewählt wird - nach 17jähriger „Zwangspause“ aufgrund Umbenennung 1934 in „Flugtechnische Fachgruppe“ in der Nazizeit und einem „Stillstand“ nach 1945 startet die Akaflieg Hannover zu neuen Taten.

Die Geschichte des Neubeginns der Akaflieg Hannover im Laufe des Jahres 1951 ist in einem wahrhaft dicken Buch nachzulesen, dass auf der ersten Seite mit eben jenem eingeklebten Handzettel beginnt und auch 60 Jahre danach noch viele leere Seiten aufweist, um die Chronik der Akaflieg weiter aufzunehmen. Es ist wirklich eine Fundgrube und ein echter Spiegel der Zeitgeschichte – nicht nur der Historie der Akaflieg. Zu Beginn der Chronik lernt man sehr talentierte Zeichnungen

schätzen, die den Alltag der Akaflieg skizzieren und auffällig viele gesellige Ereignisse (wie „Tanztee“, Weihnachtsfeiern, Wintersport und Feuerzangenbowle) beschreiben. Schon früh dokumentiert die Chronik auch die Korrespondenz, die den Vorstand erreicht, so etwa ein Schreiben vom 20. Juni 1955, in welchem sich eine Firma darüber beschwert, es sei eines der Flugzeuge der Akaflieg „beim Landen so tief über unseren Direktorengarten geflogen, dass es aus einer Edeltanne (*Abies concolor violacea*) die Krone herausgebrochen hat. Der Baum ist dadurch leider verunstaltet“. Die Firma bittet abschließend darum: „Sollten die Flugzeuge weiterhin unseren Garten überfliegen müssen, dann sollten Ihre Piloten in genügender Höhe fliegen, um weitere Beschädigungen unseres Baumbestandes zu vermeiden“. Der Akaflieg-Vorstand reagierte prompt - mit Rotstift ist handschriftlich der Vermerk erhalten: „Bitte in Flugplatz-Ordnung aufnehmen“.

In den 60iger Jahren vermittelt die Chronik den Eindruck, es habe ein wesentlicher Teil des Akaflieg-Daseins in wilden Partys bestanden - bezeichnender Weise lautet die Überschrift zum Jahre 1970 „A hard day's night - official flight season starting party“. Auch kommt es in Mode, Bierdeckel mit allerlei Schwüren, Ausschreibungen und sonstigen Infos voll zu kritzeln und in der Chronik zu verewigen. Aber auch tragische Begebenheiten wie der schwere Unfall auf der neben dem damaligen Fluggelände befindlichen

Autobahn durch ein Windenseil sind durch Zeitungsausschnitte festgehalten. Im Oktober 1979 findet sich das erste eingeklebte (Polaroid-)Farbfoto vom neuen Akaflieg-Bulli - ein VW-Bus in Apfelgrün, gespendet aus Wolfsburg mit nur 28.000km Fahrleistung! Anfang der 80iger Jahre werden Farbfotos häufiger verwendet, ausgerechnet die traurigen Überreste der durch Brandstiftung zerstörten Halle in Oppershausen machen den Anfang. Der Fortschritt des Baus der AFH 24 wird fotografisch gut dokumentiert in Abwechslung mit Impressionen von Fluglagern, die ab Mitte der 80iger Jahre regelmäßig nach Süd-Frankreich führen. Auch die Präsentation der Akaflieg (und der Idaflieg) auf der ILA ist häufiges Thema. Offensichtlich gediegen ging es

anlässlich der 75-Jahr-Feier zu, zu der das Festprogramm in der Chronik hinterlassen worden ist („Empfang durch den Präsidenten der Universität im Lichthof des Hauptgebäudes“ und „Festball im Leineschloß“!). Die 14seitige Geschäftsordnung der Akaflieg von 1999 (mit der legendären Regelung unter Ziffer 12 (letzter Satz): „Für die Werkstatt dürfen keine Thunfisch-Pizzen mehr gekauft werden“) ist ebenso der Nachwelt erhalten wie ein von Beate Kagel papiergefalteter Vampyr.

In den vergangenen 15 Jahren dominieren wiederum Schnappschüsse von diversen Fluglagern - es ist aber noch genügend Platz in der Chronik, um mindestens weitere 25 Jahre Vereinsgeschichte dort festzuhalten.

## Bericht aus China

von Thomas Schmöe

Im Rahmen eines einjährigen Studienaufenthaltes verbrachte ich von September 2011 bis September 2012 zwei Semester und ein anschließendes Praktikum in China. Für das Studium war ich in Jinan, Hauptstadt der Provinz Shandong. Jinan befindet sich ca. 500km südlich von Peking und 900km nördlich von Schanghai. Das Klima ist ähnlich wie in Deutschland, nur vielleicht etwas extremer, d.h. im Winter kälter und im Sommer wärmer. Frühling und Herbst sind recht kurze Phasen von wenigen Wochen. Bei meiner Ankunft

im September war es noch sehr heiß. Anfang November hüllten wir uns bereits in dicke Jacken.

Die Stadt Jinan war mir kein Begriff, bis ich im Frühjahr 2011 am Telefon erfuhr, dass ich dorthin gehen werde. Das Stipendium des DAAD garantiert nämlich nicht den Studienort, für den man sich bewirbt. Vielmehr entscheidet die chinesische Vergabestelle nach eigenem Ermessen, welcher Stipendiat wo hinget. So gehen viele Stipendiaten für ein Jahr an eine Universität und in

eine Stadt, die sie so nicht für sich vorgesehen hatten. Wie auch immer: Mir war nur wichtig, dass ich in diesem Jahr in China die Möglichkeit habe, die chinesische Sprache zu lernen. Vorbereitet hatte ich mich, indem ich neben dem Studium in Hannover die von der Universität gebotenen Chinesisch-Sprachkurse absolvierte und anschließend an der VHS Hannover weitergelernt habe. Auf diese Weise ist es durchaus möglich, Grundkenntnisse zu erwerben. Auf Konversationsniveau kommt man allerdings, wie bei den meisten Sprachen, nur durch Praxis.

Die klassische These der Chinesisch-Lehrenden lautet, dass man in Städten wie Peking oder Schanghai an den besten Universitäten des Landes studieren kann, dafür allerdings mit vielen Ausländern seine Zeit verbringt und dadurch möglicherweise im Spracherwerb eingeschränkt wird. Umgekehrt studiert man in unbekannteren Gegenden an durchschnittlichen Universitäten, lernt aber mehr Chinesisch, weil man wenige Ausländer, besonders Europäer und Amerikaner, vorfindet. Zum Teil kann ich diese Auffassung bestätigen. In Jinan gibt es vergleichsweise sehr wenige Ausländer und die ausländischen Kommilitonen an der Universität kommen hauptsächlich aus Korea, der Mongolei, Russland und zentralasiatischen Ländern wie Kasachstan, Usbekistan und Turkmenistan. Auch Afrikaner waren

vertreten. Durch die teilweise dürftigen Englischkenntnisse der ausländischen Studenten an den durchschnittlichen Universitäten war man oft gezwungen, Chinesisch zu sprechen. Mein Mitbewohner, mit dem ich mir die ganze Zeit in Jinan ein Zimmer geteilt habe, ist Mongole und sprach gar kein Englisch. Anfänglich haben wir uns mit Wortbrocken und Handbewegungen verständigt, mit der Zeit wurde unser Chinesisch allerdings immer besser. So eine aufregende Zeit schweißt zusammen!

Es ist auch eine interessante Erfahrung, nicht immer unter dem Einfluss westeuropäischer und amerikanischer Kultur zu stehen. Vieles haben wir mit anderen Lebenskreisen übrigens gemeinsam, wie zum Beispiel Alkohol in größeren Mengen zu sich zu nehmen - mancher Kommilitone auch ähnlich exzessiv, wie es ganz selten auch mal bei der Akaflieg vorkommen soll - umso besser, wenn man auf solche Situationen in fernen Ländern vorbereitet ist.

Durch die oben genannten anderen Nationalitäten, die an meiner Uni vertreten waren, habe ich vor allem viel über deren Leben und Ansichten gelernt. Ich kann deshalb nur empfehlen, die Chance eines Auslandssemesters wahrzunehmen - auch wenn man dann in dieser Zeit aufs Segelfliegen bei der Akaflieg verzichten muss.

## 90 Jahre Luftverkehrsgesetz 1922

von Markus Klemmer

Als die Akaflieg Hannover im Jahre 1921 innerhalb des „Hannoverschen Vereins für Flugwesen“ gegründet wurde, gab es noch kein gesetzlich normiertes Luftrecht - auf den ersten Blick müssen dies herrliche Zeiten gewesen sein, als auch noch unter den Wolken vermeintlich die Freiheit grenzenlos gewesen sein dürfte und man sich sowohl als Segel- wie auch als Motorflieger nicht mit Flugbeschränkungsgebieten, Mindestabständen zu Wolkenuntergrenzen, Flugleiter-Kompetenzen, Lizenzverlängerungsprozeduren und vielem anderen mehr herumschlagen musste. Das Luftverkehrsgesetz trat erst 1922 in Kraft - und nicht etwa als Reaktion darauf, dass im Jahr zuvor nicht nur Studenten in Hannover die Fliegerei in einem Verein aufnahmen. Davor müsste es die luftrechtlich „gute alte Zeit“ gegeben haben...

Die längst überfällige und durch den ersten Weltkrieg unterbrochene Gesetzgebung zum Luftverkehr bedeutete allerdings keineswegs, dass man sich zuvor in einem rechtsfreien (Luft-) Raum befunden habe. Die Juristerei hinkt zwar notwendigerweise dem technischen Fortschritt regelmäßig hinterher. Ist aber einmal erkannt, dass neue Regelungsbedürfnisse bestehen, ist die Rechtswissenschaft nicht mehr zu bremsen und diskutiert - manchmal auch über sehr lange Zeiträume -, wie Gesetze die neuen technischen Möglichkeiten zu regulieren haben. Bis zum Erlass eines solchen Gesetzes wird

außerdem versucht, mit bestehenden Regelungen, also „Bordmitteln“, echte oder vermeintliche Streitpunkte in den Griff zu bekommen. Diese „Bordmittel“ waren zwar anfangs der Fliegerei rar - zu Beginn des letzten Jahrhunderts bestanden schon Schwierigkeiten, das entstehende Kraftfahrzeugwesen juristisch zu erfassen. Die ersten Motorflugzeuge in Europa unternahmen nicht nur Rollversuche, sondern hoben schon ab, da existierte auch noch kein Straßenverkehrsgesetz - dies gab es erst ab 1909. Aber schon 1906 hatte man in Hannover (angeblich als erstem Ort) Führerscheinprüfungen eingeführt, nachdem das Reichsgericht bereits 1904 zur „Auswahl von Wagenführern“ aufgab, „ganz besonders strenge Anforderungen zu stellen wegen der „offenkundigen Neigung vieler Führer, sich über die polizeilichen Vorschriften hinwegzusetzen und die Sicherheit des Publikums niedriger zu stellen als die Schnelligkeit ihrer Fuhrwerke bei ihrer natürlichen Lust, die Kraft eines solchen Gefährts auch spüren zu lassen“. Deshalb sollten die Autofahrer „außer technischer Geschicklichkeit und Bekanntschaft mit den polizeilichen Vorschriften (...) auch moralische Eigenschaften, Besonnenheit, Charakterstärke und Bewusstsein der Verantwortlichkeit, der der Wagenführer im Hinblick auf die Gefahren für den Verkehr dem Publikum gegenüber auf sich nimmt“, mitbringen (die Entscheidung sollte unter anderem begründen, dass

während des Betriebes eines Pkw das „Ertönenlassen der Warnungszeichen“ des Öfteren erfolgen sollte).

Ähnliches galt für die ersten Flieger, denen ebenfalls mit Beginn des Motorflug-Zeitalters behördliche Luftfahrerscheine ausgestellt wurden. Auch diese hatten sich - mangels einschlägiger Gesetze - an allgemeine polizeiliche Vorschriften zu halten, wobei freilich in der Praxis nicht das Problem bestand, durch rechtzeitiges Hupen auf sich aufmerksam zu machen. Schwierig war schon die Frage zu beantworten, ob man überhaupt abheben durfte, denn dazu musste man - vorausgesetzt, das Fluggerät funktionierte - in aller Regel fremdes Eigentum überfliegen. Deshalb wurde zunächst ganz ausführlich in der juristischen Fachpresse überlegt, ob nicht jeder Grundstückseigentümer für sich entscheiden durfte, das Überfliegen seines Anwesens verbieten zu lassen. Eine eigene und hindernisfreie Flugwiese nützte also nichts - es war schon umstritten, ob man sich überhaupt im freien Flug von so einer Wiese weg bewegen konnte. Dies wurde aber zumindest hierzulande bejaht. Deshalb ist die einleitende Feststellung in § 1 des Luftverkehrsgesetzes („Die Benutzung des Luftraumes durch Luftfahrzeuge ist frei...“) gar nicht eine solche Selbstverständlichkeit, wenn auch im nächsten Halbsatz schon auf erhebliche Einschränkungsmöglichkeiten hingewiesen wird. Vorbehalte, einen freien Luftraum gar nicht erst zuzulassen, ergaben sich nicht aus allgemeiner Technik-Feindlichkeit, sondern aus (berechtigter) Befürchtung, dass die

ersten Flugmaschinen sehr unerwartet zu Außenlandungen neigten und Schaden anrichten konnten. Dies galt es zivil- und strafrechtlich zu ahnden. Das erstmalige (und erfolgreiche) Überfliegen einer Stadt (ausgerechnet der Hauptstadt Berlin durch den Franzosen Latham) soll Berichten zufolge denn auch als Übertretung - § 360 Nr. 11 (alte Fassung) Strafgesetzbuch („wer ungebührlicher Weise ruhestörenden Lärm erregt oder groben Unfug verübt“) - bestraft worden sein. Wie im Automobilwesen wurde auch das Flugwesen durch die Einführung der sogenannten Gefährdungshaftung (man ist schon „dran“, ohne dass ein individuelles Verschulden vorliegt, sondern allein aufgrund der Tatsache, dass man einen gefährlichen Gegenstand im Verkehr betreibt) zu zähmen versucht. Vom Pkw übernahm man auch die Kennzeichnungspflicht, wobei es sich als praktikabler erwies, nicht wie in der Schifffahrt die Flugzeuge mit einer Fahne auszustatten (was zunächst in Juristenkreisen angedacht worden war), sondern das (internationale) Kennzeichen aufzumalen.

Nach dem Erlass des Luftverkehrsgesetzes wurde natürlich die Beschäftigung der Juristen mit der relativ neuen Materie ausgeweitet. Das erste (und lange Zeit weltweit einzige) Institut für Luftrecht wurde an der Uni Königsberg schon im Jahre 1925 gegründet - ganz so theoretisch und trocken ist es dort offensichtlich nicht zugegangen, zumal man in Institut als Decken-Lampen entsprechend umgebaute Propeller installierte.

Das Segelfliegen fand selbstverständlich nicht sogleich Eingang in das Luftverkehrsgesetz. Zu glauben, die zunächst fehlende Regelung führe dazu, dass man Segelflugzeuge einfach bauen und benutzen dürfe, erwies sich allerdings als falsch: Schon 1928 stellte das Reichsgericht - also schon wieder das höchste Gericht im Lande - fest, dass auch Segelflugzeuge zulassungsbedürftig sind (es handelte sich übrigens um eine strafrechtliche Entscheidung). Bei der Regelung des „Einstiegs-Alters“ für Segelfliegen gab man sich dagegen bemerkenswert freisinnig - die Vorschrift, dass man hierzulande schon mit 14 Jahren ein Segelflugzeug steuern darf, ist nur damit zu erklären, dass die Anfänge des

Segelflugsports auf der Wasserkuppe von Jugendlichen wie Peter Riedel mitgestaltet wurden.

Nach 90 Jahren Segelfliegerei haben sich angehende Piloten mit notwendigen luftrechtlichen Regelungen (z.B. Ausweichmanövern gegenüber anderen Luftfahrzeugen, Hangflugregeln) und Vorstände darüberhinaus mit allgemeinen rechtlichen Fragestellungen (Vereinsrecht, Steuerrecht, Haftungsrecht) auseinander zu setzen, was oft genug als lästig empfunden wird. Die gute alte Zeit heraufzubeschwören, nutzt aber nichts: Die Flugwiese, von der man bedenkenlos starten konnte, gab es in Deutschland auch vor 90 Jahren nicht.

## Die Mücke ist nur die Spitze des Elefanten

### Wartungsarbeiten an der Dimona 2011 bis 2013

von Nils Beck

Im Herbst 2010 kaufte sich die Akaflieg eine gebrauchte Dimona H36 mit Limbach-Motor, die D-KEMS. Das Flugzeug war günstig und der Motor hatte erst 300 Stunden runter. Mit 80 Liter Tankinhalt sind, wenn es sein muss, 1000 km am Stück drin, und anders als im B-Falken ist die Reichweite auch wirklich durch den Tank und nicht durch das Sitzfleisch des Piloten begrenzt. Als Kind der 80er ist die H36 inzwischen ein kultiger Youngtimer und überdies eines der schönsten Flugzeuge, die je gebaut wurden. Spontan und nicht ohne Eigeninteresse erklärte ich mich bereit, die Wartung zu übernehmen, mit tatkräftiger Unterstützung von Rudolf,

der sich dankenswerterweise auch um den teilweise ins Absurde ausufernden Papierkram kümmert.

Leider hat die KEMS im ersten Winter nicht den Weg in die Werkstatt geschafft, um dort bis in den letzten Winkel inspiziert zu werden, und so mussten die mitgekauften kleinen Mängel nach und nach während der Flugsaison 2011 behoben werden. Zunächst war die Betätigung des Haubennotabwurfes instanzzusetzen, welche in halb geöffneter Stellung verklemmt war. Das ganze war eine ziemliche Fummelei, es mussten zwei Bowdenzüge, die unterhalb der

Rumpffinnenschale nach hinten zum Ablenkpunkt der Haube führten, ausgebaut werden. Eine Anfrage bei Diamond nach Tipps zum Ausbau ergab nur den Rat, man solle doch mit dieser Arbeit einen LTB beauftragen. Ersatz für die verbogenen Endstücke der Bowdenzüge konnte auch nicht geliefert werden, so dass wir diese in mühevoller Kleinarbeit mit 187 vorsichtigen Hammerschlägen von Hand richten mussten, bevor wir das Ganze mit einer verbesserten Befestigung der Bowdenzüge am Betätigungsgriff wieder zusammenbauen konnten. Ebenfalls Ärger machten die Bremsen. Bei Betätigung gab es ein leises schleifendes Geräusch, auf die Verzögerung des Flugzeuges hatte das Ganze keinen Einfluss. Des Übels Wurzel waren die Radlager, welche so viel Spiel hatten, dass die Räder sich mehrere Millimeter hin und her bewegen konnten. Das merkten wir allerdings erst, als der Flieger hochgebockt war, mit den Räder am Boden war das Spiel nicht feststellbar. Das Spiel hatte für entsprechende Bewegung an den Bremskolben gesorgt, so dass diese immer einen enormen Leerweg hatten. Außerdem waren, vermutlich infolge der ständigen Bewegung, die Dichtringe der Bremskolben verschlissen, so dass diese inkontinent waren und beide Bremsscheiben stets gut mit Bremsflüssigkeit versorgten. Intensive Forschung ergab, dass das Radlagerspiel infolge fehlender Beilagscheiben gar nicht korrekt eingestellt werden konnte. Nachdem die Scheiben ergänzt, das Lagerspiel korrigiert, die Bremssättel überholt und die schon ziemlich morschen Bremsleitungen erneuert wurden, bremst die KEMS jetzt wie ein Porsche auf Slicks mit Keramikbremsen.

Bei der Jahresnachprüfung im Juli wurde noch ein Haarriss im Auspufftopf montiert. Diesen haben wir bei Gomolzig schweißen lassen, 300,- € für 5 cm Schweißnaht. Zum Ende der Saison sind Rudolf und ich wegen einer Bremsklappen-LTA nach Borkenberge zu Herrn Brandt geflogen. Herr Brandt betreibt einen LTB und hat sich auf alte Dimonas spezialisiert. Seine Erfahrung war für uns Gold wert, unter anderem haben wir bei ihm die völlig verstellten Vergaser neu justiert, den falsch montierten Propeller neu angesetzt und noch manche andere Kleinigkeit behoben. Seitdem schnurrt der Motor wie eine Nähmaschine, während er vorher stark an den berühmten Sack Nüsse erinnerte.

Zwischendurch wurde auch, ohne größere Beanstandungen, die erste fällige Wartung in Form einer 100-Stunden-Kontrolle durchgeführt. Auch im Winter darauf entfiel für die Dimona der übliche Werkstattaufenthalt, teils weil man mit den anderen Fliegern ausgelastet war, aber auch, weil wir im Sommer viel gemacht hatten und die Dimona erst mal frei von größeren Mängeln schien. So wurde zunächst auch problemlos in die Saison 2012 gestartet, bis im Mai die nächste reguläre Wartung in Gestalt einer 50-Stunden-Kontrolle anstand. Eigentlich ist das Ganze ein besserer Ölwechsel, man prüft noch zusätzlich die Kompression und das Ventilspiel und macht einen sorgfältigen Check der Zelle. Zur Kompressionsprüfung müssen allerdings die Zündkerzen raus, und hierbei passierte es: Aus dem Kopf von Zylinder Nr. 2 kam nicht nur die Zündkerze, sondern auch das zur Verstärkung des Kerzengewindes

installierte Helicoil mit heraus. Ein Anruf bei Limbach ergab, dass das wohl mal vorkäme, wir sollten den Kopf abbauen und zur Überholung einschicken. Das zweite Ungemach ergab sich bei der weiteren Durchsicht. Eine der Muttern, die den Fahrwerksbügel halten sollen, war lose. Dumm nur, dass sie auch nicht fester wurde, egal wie lange man dran drehte. Nach dem Abschrauben ergab sich ein Bild des Grauens, der Gewindestummel war verbogen, korrodiert und das Gewinde bis auf zwei Gänge ganz am Ende nicht mehr vorhanden. Die zwei Gänge hatten gereicht, um die Stoppmutter am Runterfallen zu hindern, ob es für die nächste unsanfte Landung reichen würde, wollten wir nicht ausprobieren. Die anderen drei Fahrwerksbolzen erwiesen sich bei näherem Hinsehen als ähnlich faul, also haben wir das Komplettdesign durchgezogen. Das ist schneller geschrieben als getan. Die Gewindebolzen, die außen aus dem Rumpf gucken, sind eigentlich Gelenkköpfe, die mit ihrem Auge im Rumpfinnen verschraubt sind. Um an diese Verschraubung zu gelangen, musste die Rumpfinnenschale an vier Stellen aufgesägt werden, die alten Bolzen raus-, die neuen eingeschraubt und anschließend die Schale kunstvoll wieder zugeschäftet werden. Die beengten Verhältnisse im Rumpf machten die Arbeit nicht leichter, und Rudolf verlieh zuweilen seiner Begeisterung in starken Worten Ausdruck. Immerhin, beim 3000-Stunden-Check hätten wir die Bolzen sowieso erneuern müssen...

Motor-Extraktion  
in Oppershausen

Parallel habe ich am Motor weitergearbeitet. Nach dem vergeblichem Versuch, das defekte Helicoil in situ zu

ersetzen, habe ich den Kopf demontiert. Dazu muss man erst mal eine Menge Klimbim abschrauben, erst wenn Vergaser, Auspuff, Luftleitbleche, diverse Kabel und Leitungen aus dem Weg sind, kann man sich dem Corpus delicti zuwenden. Nach dem Lösen der Kopfschrauben ließ sich der Kopf allerdings nicht, wie erwartet, einfach abziehen. Die Dimona hat einen Motorträger in Gestalt einer fest mit dem Rumpf verbundenen GFK-Wanne, und die Seitenwand dieser Wanne war nun einer Kopfdemontage im Weg. Drei Stunden später lag der ausgebaute Motor auf dem Werkstisch.

Immerhin ließ sich so viel besser am Motor arbeiten, zumal auch der Zündmagnet überholt und die Benzinleitungen ausgetauscht werden mussten - für Zündmagnet, Benzinleitungen, einen überholten Austausch-Zylinderkopf und noch ein paar Kleinteile war übrigens ein kleiner vierstelliger Betrag nach Königswinter zu überweisen.



Wo der Motor schon mal draußen war, haben wir noch einige Baustellen, an die man sonst nicht gut drankommt, erledigt. Die Halterung des Gaszuges am Motor wurde vom Status „dubios & rostig“ auf „passabel“ gebracht und das

verölte Edelstahlblech, mit dem die Motorwanne ausgekleidet ist, auf Hochglanz poliert. Der Heizungs-wärmetauscher am Auspuff wurde so modifiziert, dass er nicht mehr ständig abrutscht, und der Lufteinlass für die Lüftung an der oberen Cowling wurde so umgestaltet, dass er die Freigängigkeit des Gasgestänges nicht mehr behindert. Die Cowling hatte offenbar der Vorbesitzer verbastelt, denn jetzt sieht sie wieder so aus wie bei allen anderen Dimonas auch. Ein Hitzeschutzblech zwischen Auspuffkrümmer und rechtem Vergaser hatte einen Vibrationsriss und wurde ersetzt, schließlich haben wir noch die Anlenkung der Lüftungsklappe optimiert.

Mit der Ersatzteillieferung von Limbach begann dann der Wiederaufbau (ein Flugzeug, dem vorne der Motor fehlt, ist immer ein trauriger Anblick), und Anfang August sprang der reimplantierte Motor zu meiner großen Erleichterung auf Antrieb an. Der Prüfer reiste an und führte die inzwischen fällig gewordene Jahresnachprüfung durch, und eigentlich hätten wir jetzt noch einen Werkstattflug machen und

uns dann ein kaltes Bier gönnen können. Vorher haben wir natürlich noch einen gründlichen Vorflugcheck gemacht - da waren sie wieder, unsere drei Probleme! Einer der Haltebügel des Fahrwerks, der sich vorher aufgrund der maroden Bolzen nicht richtig festschrauben ließ, präsentierte uns nun, da er wieder unter etwas Spannung stand, mit einem schönen Haarriss über ein Drittel des Querschnittes. Weitere zwei Wochen später (abbauen, Post, Gomolzig, Post, lackieren, anbauen...) war auch diese Wunde geheilt und die Dimona endlich wieder flügge.



So geht's  
natürlich auch

Seitdem läuft sie sehr zuverlässig und ich habe schon einige schöne Flüge unternommen. Nach der wochenlangen Schrauberei voller Rückschläge ist es ein besonders köstliches Gefühl, wenn man sich einfach reinsetzen, den Motor starten und losfliegen kann!

# Zielflug zum Fluglager Laucha 2012

## von Markus Klemmer

Zum Fluglager nach Laucha im Jahre 2012 ist die Akaflieg wieder einmal mit vier Flugzeugen aufgebrochen. Dabei war schon im Vorfeld abgesprochen worden, dass Harald und ich versuchen wollten, Laucha auf dem Luftwege zu erreichen. Links an Braunschweig vorbei sollten ca. 200km Entfernung mit LS8 und DG-600 machbar sein.

So wurde das Wetter in den Tagen vor der Abreise am Sonntag aufmerksam beobachtet. Samstags herrschte Blauthermik vor, was die Erwartungshaltung etwas dämpfte. Am Sonntagmorgen war der Himmel zunächst bedeckt, die Voraussage war allerdings außerordentlich optimistisch. Beim benachbarten Aeroclub Hannover wurden deshalb Strecken von bis zu 800 Kilometer geplant, sodass wir zunächst in Erwägung zogen, die Strecke als Ziel-Rück-Ziel-Flug zu planen, um zumindest auf 600 Kilometer zu kommen - so gutes Wetter sollte ja nicht verschenkt werden. Es blieb dann allerdings bis mittags sehr blau. Harald konzipierte deshalb zu meiner Erleichterung die Strecke dann doch als fast reinen Zielflug mit einem Abstecher Richtung thermisch sicheres Gardeleben und einem weiteren „Wendepunkt“ über dem Flugplatz Allstedt in der Nähe von Laucha.

Insofern gab es damit schon eine gewisse navigatorische Leistung für die nun auf 227km angewachsene Strecke zu erbringen. Zunächst galt unsere Sorge allerdings nicht dem sich noch entwicklungsfähigen Wetter, sondern

der Programmierung der Logger, die zunächst nicht recht gelingen wollte. Fast waren wir schon so weit, zu Barograph und Fotoapparat zurückzukehren, als mit Hilfe von Rudolf und Jörg Rustemeier diese technischen Ausgangs-Schwierigkeiten aus dem Wege geräumt und die Starts weiter vorbereitet werden konnten. Parallel dazu verteilten sich die übrigen Teilnehmer des Fluglagers auf die diversen Fahrzeuge.



Nach den Windenstarts ging es über dem Platz im Blauen bis knapp 1.100 Meter. Im fernen Südosten waren bereits schöne Cumuli zu sehen, zunächst musste jedoch die Blauthermik weiterhelfen. Harald machte sich auch sogleich mit der DG-600 nach Osten auf den Weg, sodass mir nichts anderes übrig blieb, als mit der LS8 zu folgen - alleine hätte ich wahrscheinlich noch erhebliche Zeit am Platz abgewartet (und wäre am Ende vielleicht gar nicht abgeflogen). Dabei musste ich leider feststellen, dass mein Logger zwar allerhand interessante Informationen bereithielt, aber nicht den Kurs anzeigen wollte (bzw. nicht konnte, weil ich das Gerät nicht richtig zu bedienen wusste). Die Sichtverhältnisse machten

Startvor-  
reitungen

eine Orientierung mit dem Logger aber auch nicht erforderlich. Bis hinter den Elbe-Seitenkanal gab es zuverlässige Bärte im Blauen, danach kam im Osten Wolken thermik auf, die teilweise bereits über 3 m/s bis 1500m bescherte. Nach der Wende über Gardeleben, die der Logger nach einigem Zögern mit einem anerkennenden Piepen würdigte (sonstige Hilfestellungen aber weiter verweigerte) bot sich nach Süden ein herrliches Bild üppiger Wolkenstrassen. Einige dieser Wolken erwiesen sich zwar beim Kurbeln als „mehr Schein als Sein“, es war allerdings zu keinem Zeitpunkt noch fraglich, ob man Laucha würde erreichen können - man musste es nur noch ohne technische Hilfsmittel finden. Über der „Wende“ Allstedt (die auch der Logger wieder mitbekam und akustisch quittierte) konnte man den Flugplatz Laucha bereits erkennen - wenn man denn wusste, wonach man Ausschau zu halten hatte. Obwohl ich bereits letztes Jahr in Laucha geflogen bin, war mir nicht mehr in Erinnerung, dass sich an der Westseite des Platzes ein großes Zementwerk mit entsprechender Abraumhalde befindet - was weithin sichtbar ist. Während ich noch den weiteren Horizont nach dem Flugplatz absuchte, machte mich Harald auf diese Landschaftsmarke aufmerksam, sodass nun auch der letzte Rest von Anspannung verpuffte und sich das wohlige Gefühl breit machen konnte, die Aufgabe bewältigt zu haben.

Über Laucha gemeinsam angekommen (der Logger musste seinen Senf natürlich auch nochmals dazugeben), haben wir dann getrennt die Landschaft der näheren Umgebung fliegerisch erkundet und auf das Eintreffen der

Fahrzeuge gewartet. Deshalb dehnte sich die Flugzeit auf über 5 Stunden, die aber nicht erforderlich gewesen wäre, um das Ziel zu erreichen. Über die Straße von Querfurth kommend, konnte man den sehr lockeren Konvoi der Akaflieg-Fahrzeuge gut erkennen und verfolgen, wie jeder einzelne Hänger am Rande des Flugfeldes abgestellt wurde. Harald landete als erster und ich wartete ab, bis die DG-600 zum Hänger gezogen worden war, um dann ebenfalls zur Landung anzusetzen. Dort wurde ich von Stefan, dem Leiter der Flugschule, herzlich willkommen geheißen. Anschließend konnten die Flugzeuge abgerüstet werden und der Flugtag in der Flugplatz-Kneipe „Zur Wolke“ angemessen ausklingen. Dort musste ich dann auch erfahren, dass die Anfahrt mit meinem Mondeo wegen verschiedener undefinierbarer Geräusche (von denen mir jedenfalls bislang nichts bekannt gewesen war) offensichtlich abenteuerlicher geraten sein soll als mein Flug.



In der Gegend  
um Gardelegen

Der Flug nach Laucha war mein 4. Zielflug überhaupt. Auch dieses Mal habe ich den Flug als besonderes Erlebnis empfunden, mag auch die sportliche Leistung sich nicht mit einem FAI-Dreiecks-Aufgabe messen lassen. Gerade weil man ansonsten bemüht ist,

zum Startort zurückzukehren, erscheint es mir besonders faszinierend, das Segelflugzeug auch einmal als Reisemittel zu benutzen. Dazu bietet sich ein auswärtiges Fluglager geradezu an, wenn nicht sogleich ein Wandersegelflug projektiert werden soll. Ein solches Vorhaben zum Beginn eines Fluglagers ist natürlich nur bei entsprechender Wetterlage am Abreisetag möglich. Außerdem bedarf es der Bereitschaft der übrigen Teilnehmer des Fluglagers, den Flug mit

vorzubereiten, später als nötig mit den Fahrzeugen zum Zielort aufzubrechen und im Hinterkopf zu behalten, dass auch eine Außenlandung weitab vom Reiseziel nicht auszuschließen ist. Bei letzterem Szenario kann der Zielflug gewiss zur Geduldsprobe für alle Beteiligten werden. Deshalb an dieser Stelle auch herzlichen Dank an alle Fahrer und Mitfahrer und an Harald, der die Idee zum Zielflug als Erster geäußert hatte und mich sicher nach Laucha geführt hat.

## Fluglager Laucha 2012

von Markus Klemmer

Auch für 2012 wurde relativ zügig innerhalb der Gruppe beschlossen, wiederum zu Pfingsten nach Laucha zu fahren. Während die Hinfahrt im vergangenen Jahr bei sehr bedecktem bis regnerischem Wetter erfolgte, konnten dieses Mal zwei Flugzeuge auf dem Luftwege das Fluglager erreichen (siehe separaten Bericht). Wegen der Startvorbereitungen in Oppershausen erreichte die Fahrzeug-Kolonne den Flugplatz Laucha erst am späten Nachmittag ohne besondere Vorkommnisse (wenn man außer Acht lässt, dass mein neuer - jaguargrüner - Ford Mondeo mit geöffneter Motorhaube gefahren wurde – was auf einem technischen Missverständnis beruhte, den Mitfahrern aber ein beruhigendes klapperndes Geräusch bescherte, was man (fälschlicherweise!) vom Vorjahr noch zu kennen meinte - siehe Laucha-Bericht Marcin 2011).

Routiniert wurde der Campingplatz in Beschlag genommen und von Beate und Uwe sogar ein Versorgungszelt errichtet. Den ersten Abend verbrachten wir bei angenehmen Temperaturen draußen bei der Flugplatz-Kneipe „Zur Wolke“, wo es nicht nur beim Fachsimpeln über Cumuli im Allgemeinen blieb, sondern „Jung-Mitglied“ Maggie den übrigen Akafliegern sogleich eine praktische Einführung in die Bildung von Wolken

Impressionen von  
"Der Wolke"



geben konnte, indem er seine Wasserpfeife installierte - angeblich sollen nur gesundheitlich völlig ungefährliche Stoffe verbraucht worden sein.



Die Flugtage in Laucha zeigten sich überwiegend von sehr sonniger Seite. Es konnten sowohl unter Anleitung von Harald und Rudolf als Fluglehrer ausreichend F-Schlepps in der Platzrunde geübt werden. Es waren auch längere Flüge in der Umgebung möglich. Überlandflüge blieben in diesem allerdings Jahr aus, was zumindest den Vorteil hatte, keine Rückhol-Abenteuer bestehen zu müssen. Routiniert wie immer wurden die Schleppflüge von Wilhelm (genannt Käpt'n Iglo) am laufenden Band abgewickelt - unter Beachtung der Mittagspause selbstverständlich.



Außerdem gab es zur fliegerischen Abwechslung Besuch von Matthias und Steffen, die mit der Dimona einschwebten und stundenweise

blieben - was immerhin die Möglichkeit eröffnete, Mathias sogleich als Fluglehrer einzuspannen.

Besonderen sportlichen Ehrgeiz entwickelten die Akaflieger an den Abenden in den Disziplinen Tischtennis-Rundlaufen, Billard und Kegeln (bei letzterer Aktivität gehörte zur Sportlichkeit dazu, zunächst eine Kegelbahn aufzutreiben, die auch geöffnet hatte). Dabei konnte man sich nicht des Eindrucks erwehren, dass Maggie (ja, der mit der Wasserpfeife) nicht nur besonders viel Engagement zeigte, sondern zum Frust diverser Sportskameraden tatsächlich dauernd auf den vorderen Plätzen zu finden war.

Daran änderte sich leider auch nichts, nachdem seine Freundin Isabelle dazugekommen war. Mit ihr konnte ich dann einen für mich sehr lehrreichen Gastflug unternehmen, da sie mir kenntnisreich sämtliche Bewässerungsaspekte der unter uns befindlichen Ackerflächen referierte - seit diesem Flug habe ich ein ganz anderes Verhältnis zu Außenlandefeldern. Diese mannigfachen sportlichen Aktivitäten förderten auch den gesunden Frühstückshunger der Akaflieger, die sich alsbald dem Vorwurf ausgesetzt sahen, das morgentliche Buffet im Speisesaal der Flugschule regelmäßig heuschreckenartig leer zu mampfen.

Die Kultur kam schließlich auch nicht zu kurz: Als ein absehbar regnerischer Tag fliegerische Aktivitäten zunichte machte, brach eine Gruppe von Akafliegern nach Halle auf, besuchte dort die Gebäude der Frankeschen Stiftungen, um sich über die alte Heimat von Beate ein unmittelbares Bild zu

Wolkenbildung  
per Wasserpfeife

Käpt'n Iglo  
startbereit

machen, machten einen Rundgang durch die Altstadt bei erträglichem Wetter und besuchten dann bei einsetzendem Platzregen das Technik-Museum im nahegelegenen Merseburg, welches durchaus sehenswert ist nicht nur im Hinblick auf das viele Fluggerät, welches dort präsentiert wird. Neben Verkehrs-Maschinen wie einer Tupolew 134, die im Außenbereich stehen, gibt es in einer Halle eine ganze Anzahl ungewöhnlicher Flugzeuge wie zB. eine AV 36 in Biene-Maja-Bemalung (mit schlicht einfarbigem Anstrich wurde ein solches Fluggerät in früheren Zeiten wohl auch schon bei der Akaflieg betrieben), einer ME 163 (die jedenfalls für die Landung als Segelflugzeug ausgelegt war) und einem Curtiss-Doppeldecker aus der Anfangszeit der Fliegerei.

Daneben gibt es unzählige Flugmodelle zu bestaunen und eine Unzahl weiterer

technischer Exponate etwa aus der Kinowelt, dem Küchenhaushalt und der mitteleuropäischen Moped- bzw. Motorrad-Industrie. Da Merseburg und Halle mit dem Pkw sehr bequem von Laucha aus erreichbar sind, lohnt sich ein Besuch dort sehr.

Zum Ende des Pfingstfluglagers brachen die Teilnehmer an verschiedenen Tagen hintereinander auf. Leider blies ein erheblicher Westwind, welcher Ambitionen zu einer Rückkehr auf dem Luftwege etwas vermessen erscheinen ließ. Letztlich kehrten alle Akaflieger mit den Fahrzeugen und den Flugzeugen wohlbehalten zurück. Obwohl es gewiss allen in Laucha gut gefallen haben wird, wurde gleichwohl schon zum Ende des Fluglagers diskutiert, im nächsten Jahr einen anderen Flugplatz zu besuchen, um neue Eindrücke von Land und Leuten zu gewinnen.

Technik-Museum  
Merseburg



# Motorflug - Die Freiheit nehme ich mir

## von Steffen Schulze

Einfach den Flieger schnappen und mal kurz auf eine Insel fliegen, am Strand spazieren gehen, vielleicht sogar eine Runde schwimmen und dann wieder zurückfliegen. Oder mit Freunden oder Verwandten eine kleine Sightseeing Runde, über Celle oder der jeweiligen Heimatstadt fliegen. Dieses kann ein Segelflugzeug nicht bieten. Aber zum Glück haben wir ja auch einen Motorsegler. Ich weiß, jetzt schreien alle auf: „Nur Segelfliegen ist richtiges Fliegen, Motorfliegen macht doch keinen Spaß“. Ich denke beides hat seine Reize und deshalb habe ich mit der Motorseglerausbildung begonnen.

Mit der kommenden Einführung der EU-Lizenz soll die Ausbildung bzw. Prüfung vereinfacht werden, da die theoretische Prüfung wegfällt. Den Stoff muss man natürlich trotzdem drauf haben. Der Prüfer soll dies während der praktischen Prüfung abfragen. Mich betrifft dies

nicht mehr, da ich die theoretische Prüfung schon abgelegt habe. Rechtlich sind die Vorgaben für die praktische Prüfung auch relativ schnell abgehakt. Die Mindestvoraussetzungen umfassen unter anderem 10 Flugstunden, 20 Alleinstarts und Landungen und zwei Navigationsdreieckflüge von 270 km, einmal mit Fluglehrer und einmal ohne. Meiner Meinung nach ist es aber im ersten Schritt viel wichtiger, sich in dem Flieger wohl zu fühlen und die Starts und Landungen zu beherrschen. Ein Motorsegler ist doch schon etwas anderes. Zum Beispiel sitzt man nicht mittig und muss aufpassen, dass man bei der Landung nicht schiebt. Ein weiterer Punkt ist die geringe Anzahl an Händen, die wir haben, mit welcher Hand hält man den Knüppel und mit welcher den Bremsklappenhebel, damit man im Notfall auch noch eine Hand für den Gashebel zum Durchstarten frei hat.



Start der Dimona  
in Laucha

Desweiteren muss der Motorflieger auch funken können, eine Eigenschaft, die man als Segelflieger doch schnell verliert. Ein guter Segelflieger an unserem Platz schafft gerade noch „Otto, H3, Position“ zu melden. Aber keine Angst, alle Flugleiter oder Türmer, die ich bis jetzt kennengelernt habe, waren sehr nett. Hier ein kleiner Auszug: Pilot: „Ballenstedt Info, D-KEMS, Schulungsflug von Oppershausen nach Laucha zur Landung“. Boden: „MS, Schön dass ihr uns besuchen wollt, wir haben leider heute Vormittag geschlossen. Braucht

ihr eine Bestätigung, dass ihr hier wart?“ Wir haben dann dankend abgelehnt. Wie er uns die Bestätigung zukommen lassen wollte, weiß ich aber auch nicht, vielleicht am Helium-Ballon?

Ich hoffe, den einen oder anderen für dieses Thema begeistert zu haben, so dass wir im zukünftig ein paar mehr Motorsegler-Schüler bekommen. An dieser Stelle einen herzlichen Glückwunsch an Jonas, der inzwischen erfolgreich seine Motorsegler-Ausbildung hinter sich gebracht hat!

## Hangfliegen an der Porta Westfalica 2012

### von Jens Ellinghaus

Wenn sich im Herbst die ersten stürmischen Wetterlagen aus Südwest bilden, weiß man, dass sich die Flugsaison im Flachland dem Ende zuneigt. Einige Segelfluggelände aber liegen sehr günstig, sodass man dort die Hang- und Wellensaison einläuten kann. Wiehengebirge, Wesergebirge, Süntel und Ith bieten durch einen langgestreckten Verlauf den passenden Widerstand gegenüber diesen strammen Winden. So fallen an solchen Tagen etliche Segelflieger aus ganz Deutschland an den bekannten Plätzen Porta Westfalica, Rinteln und Ithwiesen ein, um in den Genuss dieser einzigartigen Fliegerei zu kommen.

So war es am Dienstag den 2. Oktober abzusehen, dass sich eine solche Wetterlage bilden würde. Der Blick aus dem Hörsaal zeigte zunächst

stürmisches Wetter mit Regen und niedriger Wolkenbasis. Die Vorhersage versprach aber eine Besserung der Sichtbedingungen bei gleichbleibender Windstärke und -richtung. So versuchte ich spontan einen Mitstreiter zu finden, der sich dann auch schnell mit Nils fand. Wir wussten auch, dass unsere LS8 abgerüstet in Oppershausen stand (ich war am Sonntag zuvor außengelandet), was unser Vorhaben begünstigte. Ein abendlicher Anruf beim AC Minden genügte und man war in Porta Westfalica angemeldet. Erstmals hieß es früh aufstehen. Es war frisch draußen und der Wind blies kräftig. Schon auf der Hinfahrt um 09:00 Uhr sah man Lentis im Osten stehen. Sollte heute etwa auch ein ausgiebiger Wellenflug möglich sein? Jedenfalls mussten wir erst einmal aufrüsten und den Flieger säubern. Also hatte meine

Außenlandung doch eine Kehrseite. So wurde langsam die Zeit knapp denn für 16 Uhr waren Schauer vorhergesagt, sodass jeden von uns nur 2 Stunden Flugzeit übrig bleiben würden.

Den ersten Start machte Nils Beck. Die Ausklinkhöhen waren an dem Tag mit 450m bis 500m ganz ordentlich, sodass man den Hang gut erreichen konnte. Der Wind sorgte dafür, dass der Hang auf der kompletten Länge zuverlässig funktionierte. Das nutzte Nils natürlich voll aus und schoss auf Grathöhe einmal vom Süntel bis nach Lübbecke. Ich gönnte mir in der Zeit eine kleine Mahlzeit im Flugplatzrestaurant und bereitete meinen Flug vor. Pünktlich nach 2 Stunden kam Nils mit einem breiten Grinsen im Gesicht wieder.



Ich startete gegen 14:10 Uhr Ortszeit. Leider wollte sich das Wetter nicht an den Wetterbericht halten, denn es schob sich von Süden eine Schauerlinie heran. Aber ich wollte mir den Spaß von ein paar Regentropfen nicht verderben lassen! Also entschied ich mich nach ein paar Schlenkern über dem Wilhelmsdenkmal nach Osten abzufliegen und den Schauer im Rücken zu lassen. Ich ging auf Nummer Sicher und ließ mich vom Hang so hoch wie

möglich tragen. Zum Glück war die Südkomponente stärker als die Westkomponente, wodurch der Schauer nach Norden fortgetragen wurde. Auf der Hangflugfrequenz 122.8 machte sich allgemeine Erleichterung breit. Leider wurde festgestellt, dass die schwache Welle vom Vormittag durch die vermehrte Schauertätigkeit zerstört wurde. Der Verkehr am Hang war stark, weshalb ein FLARM-Gerät eigentlich Pflicht sein sollte. Ich blieb weiterhin im oberen Bereich des Hangaufwinds und folgte in 600m bis 700m Höhe dem Bogen vom Wesergebirge und Süntel. Die Wälder unter mir wurden schon von herbstlichen Braun-, Rot- und Gelbtönen beherrscht. Zur linken Fläche versteckte sich Hannover im Dunst. Nach Süden sah das Wetter wechselhaft aus. Blaue Lücken wechselten sich mit dunklen regenschwangeren Wolken ab. Hameln und das Wesertal wurden abwechselnd festlich bestrahlt und wieder im Wolkenschatten versteckt. Ich musste mich zusammenreißen, um nicht im Angesicht dieses Naturschauspiels den Hangverkehr außer Acht zu lassen. Der Süntelturm zog an mir vorbei und vor mir tat sich die breite Lücke zwischen Süntel und Ith auf. Hier an den letzten Ausläufern vor der Durststrecke traf ich auf einen thermikähnlichen Aufwind, worin ich ein paar Kreise ziehen konnte. Ich konnte immerhin 750m erreichen aber verzichtete trotzdem auf den Sprung zum Ith. Ich machte hier kehrt und flog den gleichen Weg zurück. Der Kontrast schockte schon ein wenig. Statt eines schönen Lichtspiels tat sich im Westen ein dunkles Einheitsgrau auf. Die Stimmung auf der Hangflugfrequenz verdüsterte sich. Lübbecke sollte komplett im Regen

Hoch am Hang

sitzen. Ich schoss zusammen mit den anderen Fliegern zurück, die das gleiche Ziel wie ich hatten: nämlich möglichst trocken zu landen.

Bei der Schaumburg löste ich mich aber vom Pulk. Hier soll sich nämlich ein bekannter Welleneinstieg befinden. Und tatsächlich, es bildeten sich ein paar verdächtig wirkende Wolken und wie auf Befehl zuckte das Vario vielversprechend. Ich zog ein paar Kreise im Positiven und konnte einige Meter gut machen. Einerseits wollte ich gern diesen Aufwind weiter erforschen, andererseits gebot die Vernunft, noch vor dem Schauer zu landen. Der Flugplatz wurde mit jeder verstreichenden Minute weiter von der Regenwand eingeschlossen. Also reihte

ich mich als letzter in die lange Reihe von Seglern ein, die sich im langen Endteil befanden. Aber der Schauer war schneller. Wir wurden eingeschlossen. Meine Höhe floss nun genauso dahin wie die Regentropfen auf der Haube. Fahrt war aber noch gut vorhanden und die Sicht war auch noch im Schauer erträglich. Ich überschlug meine Ankunftshöhe. Der Flugplatz war erreichbar, ich brauchte nicht nach Rinteln ausweichen. Schließlich setzte ich auf dem nassen Rasen auf, rollte aus der Bahn und musste dann aber im Flieger ausharren, bis das Prasseln aufhörte. Wie hätte es anders sein sollen: Schon bald begann die Sonne wieder zu scheinen. Ein Regenbogen streckte sich über den Weserdurchbruch - ein gelungenes Abschlussfoto.

Am Ende des Regenbogens findet sich eine LS8



Der Rest ging problemlos: Flieger trocken, eintüten und los! Am nächsten Tag war jegliche Mühe meines Profs, seine BWL-Vorlesung interessant zu gestalten, vergebens. Ich musste einfach immer wieder an diesen Flug zurück denken...

# Idaflieg-Wintertreffen 2013 in Hannover

## von Markus Klemmer

Nach 15 Jahren kam die Akaflieg wieder in den Genuß, das Idaflieg-Wintertreffen ausrichten zu dürfen! Nachdem schon Generationen von Hannoveraner Akafliegern die Wintertreffen in Aachen, München etc. hatten kennen- und schätzenlernen dürfen, sollte es endlich soweit sein, sich mit optimal fachlich, kulinarisch und rahmenprogrammatischer Organisation zu revanchieren! Und dann noch die besondere Ehre, dass auf diesem Treffen die neue „Heilige Kuh“ der DLR - ein hightech Discus löst die bisherige DG-300/17 ab - leibhaftig vorgestellt werden sollte!

Nachdem der Vorstand und danach auch das Fußvolk des Vereins das ganze Ausmaß der Bedeutung dieser Nachricht verdaut und verinnerlicht hatte, wurde tatkräftig sogleich ein Organisationskomitee ins Leben gerufen, das Wintertreffen minutiös vorzubereiten („Also, wann setzen wir uns denn mal mit wem zusammen...?“). Besondere Herausforderung war dabei nicht nur, Räumlichkeiten zu finden, die die Teilnehmer des Wintertreffens nach einem harten Seminar-Tag wohliger aufnehmen würden (1998 wurden die 40 (!) Teilnehmer in der Werkstatt untergebracht), sondern die von den Teilnehmern auch nach einem noch härteren Ausklang des Tages unter Zuhilfenahme Hannoverscher Spirituosen gefunden werden konnten. Es musste schließlich auch ein Raum sein, in welchem der Discus nebst allen Teilnehmern und Gästen hereinpasste

und repräsentativ ausgestellt werden konnte. Die Idee, die im Süden der Stadt gelegene Jugendherberge zu mieten und mit einem Shuttledienst auszustatten, wurde deshalb rasch wieder fallengelassen.

Nach langen Verhandlungen konnte der Saal im Erdgeschoß des Conti-Gebäudes an der Uni gewonnen werden - damit war das zentrale Problem der Ausstellung des Discus gelöst. Dieser konnte auch bequem unmittelbar zum Ausstellungsort herangeschafft werden (das Rangieren des Hängers in den Innenhof des Uni-Hauptgebäudes zum „Übernachten“ erwies sich später als schwieriger als das Auf- und Abrüsten des Fliegers in der Halle des Conti-Gebäudes).



„Anlieferung“  
des Discus  
zur offiziellen  
Vorstellung)

Für die Teilnehmer wurde ein schmuckes Matratzen-Lager im Otto-Klüsener-Haus auf zwei Etagen bei den Saalgemeinschaften eingerichtet - dazu mussten die Böden erstmal umfangreich gereinigt werden, allerdings war die Möglichkeit der Nutzung dieser Räume eine echte organisatorische Erleichterung. Schließlich waren (gefühlte) Unmengen

an Proviant herbei zu schaffen, um die Pausen zwischen den Vorträgen erträglich zu machen.

Am Freitag trudelten dann die einzelnen Gruppen im Laufe des späten Vormittags ein und konnten sich zunächst bei Kaffee und Kuchen von der teilweise beschwerlichen Anreise erholen bis zum offiziellen Beginn um 14.00Uhr. Nach der Begrüßung durch die Vorsitzende der Idaflieg Anna-Maria Costamagna von der Akaflieg München und dem Vorsitzenden der Akaflieg Hannover Thomas Schmöe hielt Prof. Dr. Etling von der Uni Hannover den Eröffnungsvortrag mit dem Thema „Meteorologie des Wellenfluges“. Er konnte sich dabei der gespannten Aufmerksamkeit der versammelten Akaflieger sicher sein. Dann folgten Berichte der einzelnen Akafliegs zu einzelnen Forschungsprojekten „daheim“ und anlässlich des Sommertreffens 2012.

Weil irgendwer aus irgendeiner Akaflieg danach gefragt hatte, ob es am Abend auch eine Stadtführung geben werde, wurde kurzerhand auch diese geplant und dann auch angeboten - zwar fanden sich nur zwei Teilnehmer, diese aber erlebten zwischen letztem Vortrag und Abendessen einen Schnell-Spaziergang nebst Nutzung des U-Bahnnetzes der Stadt Hannover mit Exkursion zu stadtgeschichtlichen (der unvermeidlich zu erwähnende Massenmörder Hamann) und flughistorischen (der gern ins Feld geführte Karl Jatho) Begebenheiten. Es gab dann zum Ausklang einen zünftigen Grillabend, der mit fortgeschrittener Stunde zu einer wilden Party ausartete, sodass die

Fotos, die von diesem Event gemacht worden sind, in dieser Jahresschrift leider nicht veröffentlicht werden dürfen, um die Jugendgruppe des Vereins nicht zu verschrecken...

Am Samstag gab es dann zunächst die Berichte der einzelnen Akafliegs jeweils zum „Stand der Dinge“. Am späten Nachmittag wurde die Idaflieg-Jahreshauptversammlung abgehalten, in welcher Anton Dilcher von der Akaflieg Braunschweig zum neuen Präser der Idaflieg gewählt wurde. Anschließend wurde das neue Kalibrier-Flugzeug der Idaflieg offiziell vorgestellt.

von Rechts: AFH-  
Chef, bisherige  
Idaflieg-Chefin,  
4.v.r. neuer  
Idaflieg-Chef



Weiterer echter gesellschaftlicher Höhepunkt war am Abend das Rinderrolladen-Essen - mit angeblich genau abgezahlter Anzahl von Rollladen (was aber wohl nur als Gerücht in die Welt gesetzt worden war, um die Fresslust einzelner Akaflieger zu zügeln

zu versuchen). Krönender Abschluss war die Cocktailparty im Obergeschoß der Hannomacke. Im Laufe des Abends konnte man den Eindruck gewinnen, wesentlicher Inhalt des Festes sei das Anstellen an der Warteschlange, um einen der raffinierten Cocktails zu ergattern - was gar nicht langweilig wurde, weil man ständig mit Mitgliedern anderer Akaflieger in Kontakt kam und so auch die Abordnung der Akaflieger Wilhelmshaven kennenlernte.

Nach einem wiederum sehr langen Abend galt es, auch am Sonntagmorgen um 08.00Uhr fit fürs Frühstück zu erscheinen und sich zu stärken für den „Endspurt“ - besonders instruktiv war dabei der Praxisbericht der Braunschweiger Akaflieger zur

Grundüberholung von deren Schlepp-Flugzeug.

Gegen Mittag endete das Wintertreffen - der Discus war ohne jedweden Kratzer gut eingetütet worden und trat mit allen anderen Gruppen die Heimreise an. Für die Akaflieger aus Hannover stand nochmals „Großreinemachen“ an und die Räume der Saalgemeinschaften wieder in deren ursprünglichen Zustand zu versetzen. Insofern wurde es noch ein sehr langer Sonntag, den man aber in der Gewißheit verbringen konnte, dieses „Groß-Ereignis“ zur Zufriedenheit der Teilnehmer gemeistert zu haben. Darauf ließ sich mit den von der Idaflieger als Gastgeschenke mitgebrachten Glühwein-Flaschen noch mehrfach anstoßen!

## Fluglager Brilon 2013

von Markus Klemmer

Nach mehreren Ausflügen ins Unstrut-Tal nach Laucha sollte es 2013 etwas ganz besonderes werden mit dem Pfingstfluglager - dem Fernweh gehorchend sollte es so richtig „jottwede“ gehen, also ganz weit weg, aber doch so nah, dass man den Ort innerhalb der Pfingstwoche in einer Hänger-Kolonie schnell erreicht, maximal die Flugtage ausnutzt und ebenso zügig den Rückweg antreten kann und vielleicht auch beide Strecken im Luftwege bewältigen kann. Ein Fluglager im Ausland schien deshalb letztlich doch nicht möglich, wenn man aber den Stadtnamen Brilon mit der

Betonung auf dem „O“ ausspricht und das „N“ ganz unterschlägt, dann sieht man vor dem geistigen Auge ohne weiteres eine wohltemperierte Landschaft voll mit Lavendel-Feldern und Baguette-Brot-Transportern... also nix wie hin ins Sauerland!

Unser Mann vor Ort, der Sauerländer Jörg Rustemeier, übernahm die vorbereitende Organisation und lotste uns in das Land der großen Stauseen (sieben wirklich Große soll es dort geben, das wäre wohl ein hübscher Anblick von oben geworden... aber es soll nicht vorgegriffen werden). Die

Wetterverhältnisse in den Tagen vor der Abfahrt ließen jede Hoffnung auf eine fliegerische Annäherung schwinden. Bei leichtem Regen machten sich mehrere Fahrzeuge am Pfingst-Samstag auf den Weg. Nach freundlicher Aufnahme auf dem Platz und inzwischen trockener Wetterlage wurde ein Zeltlager routiniert errichtet und gespannt dem Sonntag entgegen gefiebert.

Zeltlager in Brillon



Start von  
irgendwas sehr  
lautem und  
sehr schnell

An diesem Tage fand der jährliche Flugtag von Brillon statt, wobei der Segelflugbetrieb gleichwohl möglich sein sollte. Nach einigen Schwierigkeiten mit dem Bugfahrwerk der ASK 21 konnte denn auch der Schulungsbetrieb an der Winde des Brilloner Vereins aufgenommen werden. Das Fluggelände ist dabei für den eingefleischten Oppershausener Flieger gewöhnungsbedürftig. Das Gelände ist deutlich abschüssig, der Gegen- und Endanflug aus Westen wird durch einen in den Weg gestellten, nicht gänzlich flachen Hügel etwas anspruchsvoll. Außergewöhnlich war die Einbettung in das Rahmenprogramm des Flugtages - dass gelegentlich Fallschirmspringer abgesetzt werden und man dann dieses Gebiet zu meiden hat, ist klar; unklar wurde, wie man am besten damit umgeht, dass Modellflieger das Publikum mit wilden Kapriolen ihrer

Maschinen über der Asphaltbahn unterhielten, während man sich in unmittelbarer Nähe parallel dazu im Endanflug befand.

Denn es wurden nicht eben gummimotorisierte kleine UHUs präsentiert, sondern düsenbetriebene Kampffjets vom Typ A-10 (gefühlte im Maßstab 1 zu 2 vorgestellt). Es gab daneben auch ein eindrucksvolles Kunstflug-Programm, vorgestellt von zwei Doppeldeckern vom Typ Pitts Special - und einige Akaflieger konnten einen Motorgastflug in die nähere Umgebung unternehmen (während andere die Hüpfburg ausprobierten).



Immerhin konnte man an diesem ersten Tag schon (sowohl aus der Luft wie auch von der Hüpfburg aus) einen Eindruck von der schönen hügeligen Landschaft gewinnen und auf mehr hoffen für die nächsten Tage, an denen wir quasi den Platz für uns alleine haben sollten. Leider erwies sich der Sonntag als der wettermäßig beste Tag - mit unserer Ankunft wurde eine wochenlange (fast bundesweite) Regenperiode eingeleitet, unter der nicht nur die Sauerländer sauer wurden. Die Akaflieger versuchten mit Wanderungen bei weniger Regen das Beste daraus zu machen, wobei sich unterschiedliche

Wandergruppen bildeten mit sehr unterschiedlichem sportlichen Ansprüchen (man hörte da was von Rückhol-Aktionen per Pkw, bei denen die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften über Höchstzuladungen höchst großzügig ausgelegt worden sein sollen).



Eindrucksvoll war die Landschaft zwar auch vom Boden aus, dem allerersten Kerngeschäft konnte die Akaflieg aber nicht nachgehen und verlegte sich abends auf das zweite Kerngeschäft, dem ausgiebigen Grillen mit hinreichender Flüssigkeitszufuhr. Aber

auch ganz verschiedene Gesellschaftsspiele kamen zum Einsatz. Regengeschützt in den ansprechenden Aufenthaltsräumen des Segelflugvereins Brilon ließ sich dieses Hobby bis in die tiefe Nacht ausleben, wobei einige Jung-Mitglieder des örtlichen Vereins zwar trinkstark, aber nicht trinkfest (im wahrsten Sinne des Wortes) mithalten konnten.

Noch vor Ende der Woche kam die Einsicht, dass weiteres Zelten im Regen nur bedingt Spaß mache und es wurde mehr oder weniger geschlossen die Heimreise angetreten. Das besondere Mitgefühl war dabei Ansgar gewiß, der später - also im Regen - anreiste, ein wenig - also im Regen - blieb und - natürlich im Regen - mit nach Hannover kam und deshalb nichts von der Sauerländer Landschaft von oben sah. Dementsprechend hat auch nach hiesigen Erkenntnissen niemand die CD und das T-Shirt „Mein Freund ist Sauerländer“ vor Ort erworben... aber vielleicht klappts ja nächstes Mal besser.

Motorflug statt  
Hüpfburg



Astir auf Asphalt

# Überlandfliegen

von Markus Klemmer

In den letzten Jahren hat sich wieder eine gewisse „Kultur“ in der Akaflieg entwickelt, bei geeignetem Wetter Überlandflüge zu unternehmen und im OLC-Wettbewerb mitzumischen - verglichen mit anderen Vereinen stellen sich die bisher erzielten Ergebnisse zwar eher bescheiden dar, es wird aber immerhin neuerdings nicht nur rhetorisch am Morgen beim Briefing danach gefragt, wer überland fliegen will.

Mit so viel Thermik kann eigentlich gar nichts mehr schiefgehen...



Dazu trägt zu einem guten Teil gewiß der Ehrgeiz bei, der sich durch das Loggern des Fluges und die Verwertung im OLC-System einstellt. Unabhängig davon, auf welchem (weltweiten) Wertungsplatz man landet, kann man stundenlang die eigene Flugleistung analysieren und insbesondere mit der Ergebnissen anderer Piloten vergleichen, die unter Umständen in der gleichen Gegend aus dem Wetter mit durchaus ähnlichem Fluggerät viel mehr herausgeholt haben.

Allerdings gilt es zunächst regelmäßig, das selbst gesteckte Ziel zu erreichen bzw. bei einer freien Streckeneinteilung zumindest auch wieder nach

Oppershausen zurück zu finden (thermisch und navigatorisch). Insofern ist Jonas Neumann hervorzuheben, der sich mittlerweile den Titel „Außenlande-Meister“ verdient hat und Unkenrufen zum Trotz auf Strecke geht - zumal das Außenlanden beim Überlandflug nichts Ungewöhnliches ist und auch für die Rückholer seinen eigenen Reiz hat trotz handygestützter Heranführung an den Landeacker. Nicht immer muss es aber so lange dauern mit der Rückholaktion, dass darüber schon der Mond aufgeht wie bei einem Überlandflug von Jens Ellinghaus, der gar nicht so weit weg von Oppershausen endete.

Aber es kann ja auch gutgehen: Ein besonderes Highlight war da der Überlandflug von Nils Beck, der ihn tief in den Osten führte, allerdings auch zu einer unfreiwilligen Zwischenlandung auf einem Segelflugplatz zwang. Echter Kämpfertyp, wie er ist, ließ sich Nils wieder hochschleppen, um mitnichten nun ein Flugplatz-Hopping einzuleiten, sondern mit dem festen Vorsatz, nach Oppershausen im Zielflug zurückzukehren - was schließlich auch gelang, obwohl zum Zeitpunkt der sehr späten Landung schon lange in der Gegend um Oppershausen kein Wölkchen mehr gesichtet worden war, der letzte Flieger die Platzrunde beendet hatte und Nils einsam am Horizont mit der LS8 erschien. Und das macht eben den besonderen Reiz am Überlandfliegen aus...

# Idaflieg-Herbstschulungslager 2014 in Karlsruhe

## von Nils Kluge

Nachdem der Termin des jährlich stattfindenden Herbstschulungslagers der Idaflieg in Karlsruhe langsam näher rückte, wurde seitens dreier Flugschüler beschlossen, die Akaflieg Hannover dort eine Woche lang zu vertreten. Das Vorhaben, die ASK 21 der AFH mitzunehmen, wurde später verworfen. Es bestand leider kein vollständiger Versicherungsschutz für Flugschüler außerhalb des Landesverbands Niedersachsen. Am letzten Montag im September machten sich also drei AFH'ler zum Flugplatz Rheinstetten auf - zwei aus Hannover und einer aus Frankreich direkt aus dem Urlaub.

Endlich angekommen wurden gegen 17 Uhr die letzten Starts beobachtet und anschließend beim Abrüsten geholfen. Nach Flugbetrieb wurde in der Werkstatt der Akaflieg Karlsruhe gegessen und im Rahmen eines De-Briefings die Geschehnisse des Tages angesprochen sowie Dienste für Frühstück und Abendessen des nächsten Tages eingeteilt. Nach kurzer Anmeldung für Frühstück und Abendessen der nächsten Woche konnten Luftmatratzen und Schlafsäcke auf den Dachboden der Werkstatt ins Schlaflager geschafft werden - eine sehr staubige Angelegenheit.

Am Dienstag Morgen gab es um 8 Uhr Frühstück. Auf dem Tisch standen drei riesige Tüten voll mit Brezeln und verschiedenen Brötchen. Die mehr als 25 Leute des Lagers hatten schließlich Hunger. Der Rest wurde als Ration für den Tag mit zum Flugplatz genommen, zu dem sich um 9 Uhr die ersten Autos auf den Weg machten, um die Flugzeuge für den neuen Tag aufzurüsten. Durchschnittlich hatten alle Schüler der letzten Lagerwoche 2 kurze oder einen langen Flug pro Tag. Die Leistung der teilweise nur zu zweit anwesenden Fluglehrer ist hier besonders zu würdigen.

Für die drei Flugschüler aus Hannover war es sehr interessant, einen neuen Flugplatz sowie dessen Organisation des Flugbetriebs kennenzulernen. Die Platzrunde der Segelflieger führt mitten über das Messegelände in Karlsruhe. Auch der wunderschön blaue Eppensee am Rande der Platzrunde war beeindruckend. Gleiches ließ sich über die Auswahl an Flugzeugen sagen: Für die Doppelsitzerschulung standen jeweils eine DG-1000 aus Aachen, München und Karlsruhe, ein Twin Astir aus Darmstadt sowie die FS31 - das Schwesterprojekt der AFH 22 - aus Stuttgart bereit. Einsitzige Schüler



Abendessen in  
der Werkstatt



flogen eine ASW 28 aus Aachen oder Braunschweig.

Am dritten Tag zeigte sich das die ganze Woche über schon sonnige Wetter von seiner besten Seite. So waren neben den Karlsruher Akafliegern samt Gästen auch die anderen Vereine der Luftsportgemeinschaft Rheinstetten anwesend. Es waren Flüge bis an die Wolkenbasis bei 900m möglich. Die Flugschüler erhielten so noch einmal die Gelegenheit, Flugzustände wie Langsamflug samt Abkippen, den Slip oder auch Steilkurven zu üben. Abends in der Werkstatt wurden alle Akafliegs, deren Beachflag nicht „anwesend“ war, dazu verdonnert, ein Replikat anzufertigen. Denn seit der ILA '14 ist beschlossen, dass auf allen Idaflieg-Veranstaltungen die eigene Flagge mitzubringen ist.

Am Donnerstag konnten leider nicht alle Schüler einen Flug genießen. Dafür gab es am Abend dann eine bestandene A-Prüfung sowie den ersten Alleinflug im Segler eines PPL-A Piloten zu feiern. Daraus entwickelte sich spontan eine kleine Party mit Musik und reichlich Getränken. Erschöpft, aber mittlerweile an den Tagesablauf gewöhnt, kletterten die Letzten um halb eins auf den Dachboden.

Freitag holten alle am Donnerstag nicht geflogenen Schüler die verpassten Flüge bei etwas Blauthermik nach. Da inzwischen alle Handgriffe saßen, ging der Tag ohne besondere Zwischenfälle zu Ende. Es folgte der letzte Flugtag, Samstag. Leider fiel eine DG-1000 aufgrund einer defekte Radbremse aus,

bei einer zweiten verzögerte sich der Betrieb: Ein klemmendes Höhenleitwerk verhinderte den Austausch des entladenen Akkus im Seitenleitwerk. Plötzliche Jubelschreie kurz vor Mittag verkündeten: Leitwerk gelöst, her mit dem frischen Akku! So waren doch noch allen Schülern Flüge möglich. Abends machten sich schließlich die ersten Teilnehmer auf den Heimweg.

Wegen des erwarteten nebligen Wetters entschlossen sich die übrig Gebliebenen, den Sonntag als Abreisetag festzulegen und das Frühstück auf 9 Uhr zu verschieben. Dabei wurde dann die doppelte Menge wie üblich verputzt und ein Vorrat für die Heimreise geschmiert. Auf einer kleinen Aufräumaktion folgte dann der Abschied.

Vierhundertachtzig Kilometer, zahlreichen Baustellen und einer Rückreisewelle aufgrund des langen Wochenendes später war klar: „Man, was für eine tolle Woche!“ Es ist ein besonderes Erlebnis, mit über 25 Gleichgesinnten eine ganze Woche oder mehr zu verbringen. Gefühlt herrschte oft (besonders bei den Mahlzeiten) großes Chaos und Hektik, doch letztlich ging nie etwas Ernstes schief. Diese Erfahrung zeigt: Solange alle Teilnehmenden Aufgaben übernehmen und pflichtbewusst erfüllen, wird es für alle eine vielleicht anstrengende, aber sehr schöne, erlebnisreiche Zeit.

Für die drei Flugschüler aus Hannover stand fest: Wir möchten das wiederholen!

## Aspres 2014 und 2015

von Markus Mlinaric und Sebastian Koß

Nach längerer Abstinenz hat es die Akaflieg wieder geschafft, in ansehnlicher Gruppenstärke Richtung Frankreich aufzubrechen - Aspres-sur-Buëch, ein kleines verschlafenes Dorf in den französischen Alpen. Flächenmäßig dem Ort gleichgestellt befindet sich etwas erhöht das Ziel der Reise: der Flugplatz mit angrenzendem Campingplatz.

2014 war die Gruppe mit 10 Leuten und zwei Flugzeugen (ASK 21 und LS8) vertreten, 2015 kam als dritte Maschine noch der Astir hinzu. In beiden Fluglagern fungierte Harald als Fluglehrer. Ihm gelang 2014 ein bemerkenswerter Wellenflug von Sisteron aus, der nur durch die auch in Süd-Frankreich bestehenden Flughöhen-Begrenzungen vertikal zu stoppen war.



Doc Willi erstand derweil in Sisteron ein schrottreifes Tandem (wohl doppelt so alt wie er selbst), dass aber im Winter 2014 schon seine Erst-Fahrt in Hannover absolvieren konnte. Insofern hatte der Mistral, der uns in Aspres mehrmals am

Boden hielt, durchaus etwas Gutes: In Serre hatten wir Gelegenheit, Klaus Ohlmann zu besuchen, der uns geduldig seinen Rekord-Flieger vorführte.



Mit Quang konnte ich (Kotzi) sogar einen Ausflug ans Mittelmeer unternehmen. Ansonsten reichten aber auch gemeinsame Fahrten der Gruppe in eine nahegelegene Schlucht, um dort zu wandern und in einem Naturbad waghalsige Sprünge ins 2014 etwas von langen Regen-Perioden im Juni getrüben Wasser zu unternehmen.

Insgesamt waren die Eindrücke so stark, dass schnell beschlossene Sache war, auch 2015 wieder Aspres zu fahren. Als Vorboten sind Harald und Maggie mit der ASK 21 als Erste angereist, gefolgt von Jonas und Doc Willi mit der LS8 und Quang und Ansgar mit dem Astir. Als letztes folgten Bärchen, Opa, Tiddels und Kevin. Vor Ort traf man auf weitere alte Gesichter und Bekannte der Akaflieg. Parallel befand sich Käptn Köhler in Serre, wohin später auch Götz anreiste, aber natürlich auch Aspres einen Besuch abstattete (mit

Keine alltägliche Begegnung: Pilot und Flugzeug des Mountain Wave Projekts

Beeindruckende Lentis im Gebirge

mittelschweren gesundheitlichen Folgen für Jonas, der sich durch den Genuss französischen Rotweins flugunfähig machte).

und weiteren Fahrgeschäften vergnügte sich die Akaflieg. Gekrönt von einem Feuerwerk und einer "Live" Band. Der farbenfrohen Samba-Gruppe haben wir uns dann trotzdem nicht angeschlossen.

Jeder Aspres-Pilot lernt diesen Hang kennen



Gruppenfoto beim Dorffest



Die Hauptbeschäftigung war natürlich auch in diesem Jahr die Fliegerei. Dabei gelangen durchaus Überland-Flüge in die weitere Umgebung, es hatte aber auch seinen besonderen Reiz, am Haus-Hang zu üben.

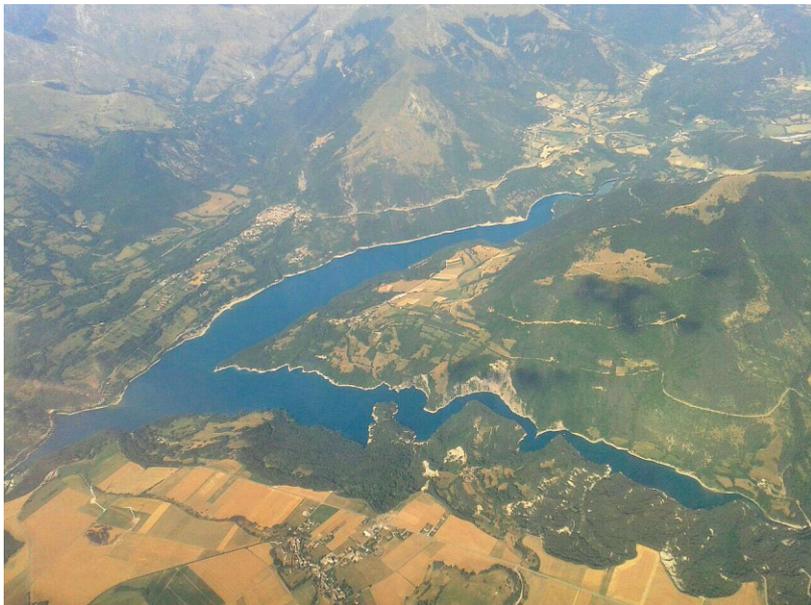
Und in beiden Jahren gab es sportive Großereignisse mit Welt-Geltung: 2014 die Fußball-Weltmeisterschaft mit dem Spiel Frankreich-Deutschland und 2015 mit der Tour de France, die unmittelbar am Flugplatz vorbeiführte. Ein sehr schönes Erlebnis war auch das von unseren französischen Gastgebern veranstaltete Barbecue.

Sollte es mal aufgrund von Nordwind oder anderen Wetterverhältnissen nicht möglich sein zu fliegen, wurden Wandertage zum Pic de Bure angesetzt oder es wurde im erfrischenden See von Veyne gebadet.

Leider wurde der Urlaub ein paar Tage früher abgebrochen, da die Aussichten keine weiteren Flugtage vorhersagten.

Klares Highlight war das dreitägige Dorffest. Mit Autoscooter, Zuckerwatte

Lac du Sautet, etwa 35km nordnordöstlich von Aspres



## Idaflieg-Sommertreffen 2015

von Sebastian Koß

Jedes Jahr wird vom Dachverband der deutschen Akademischen Fliegergruppen das Sommertreffen organisiert. In Zusammenarbeit mit dem DLR und diversen Flugzeugherstellern werden gut drei Wochen lang Flugzeuge vermessen, gezachtet und ausgiebig getestet.

Auch die Akaflieg Hannover beteiligte sich dieses Jahr an dieser Veranstaltung. Eine Delegation von sechs Leuten und einem Flugzeug wurde abgestellt. Es mag viele Highlights dieses Jahr gegeben haben. So konnte man werksneue Flugzeuge von Schleicher und Schempp-Hirth fliegen, genauer gesagt eine ASG 32 und einen ARCUS M, oder sich in diverse Akaflieg-Prototypen setzen. Der heimliche Star war aber unsere AFH 22. Piloten haben sich von

oben genannten Flugzeugen ausgetragen, um sich auf die Warteliste für die 22 zu setzen.

So mutierte unser Flugzeug zu einem ertragreichen Typenkäschtle-Generator. Die Kommentare dabei beliefen sich zum Großteil auf "speziell" und "besonders" - das lassen wir mal so stehen.

Da auch aktiv geforscht wurde, ist es eine spannende Sache zu sehen, wie die Vermessungsflüge eine Sekunde nach Sonnenaufgang starten. Eine Bierflasche vor dem Zelt (der Wecker) zeigt der Messmannschaft an, dass man helfen will und schon wird man mit sanfter Stimme aus dem Schlaf gerissen. Anschließend werden die Flugzeuge aufgebaut und der Messverband startet



AFH 22 im  
Dauereinsatz

auf FL 100. Besonderes Highlight war ein Sparrowhawk R, ein Ultraleicht-Segelflugzeug mit 13,5 Metern Spannweite und automatischer, elektronischer Wölbklappenverstellung. Das Gewicht der "schweren" Variante des Sparrowhawks beläuft sich auf 135kg (die abgespeckte Version bringt stolze 77kg auf die Waage).

Am Ende war es eine tolle Zeit und im Flugbuch standen eine Menge neuer toller Typen. Es wurden diverse Bekanntschaften geknüpft und bestehende vertieft. Für das nächste Jahr ist die AFH 22 auf jeden Fall wieder gebucht. Zusätzlich ist es angedacht, die AFH 24 der aktuellen Idaflieg-Generation zu präsentieren.

Sind an der Tages-  
ordnung: Flüge bei  
Sonnenauf- und  
-untergang



## Idaflieg-Motorsegler-Lehrgang von Christian Rolffs

Vom 09.09.15 bis zum 20.09.15 fand wieder einmal ein Idaflieg-TMG-Lehrgang statt. Dieser Lehrgang ist in der Geschichte der Idaflieg zwar keine Neuheit (früher auch „Rattellehrgang“ genannt), wurde aber seit längerer Zeit nicht mehr abgehalten. Inhalt des Lehrgangs sollte es sein, Segelfluglizenzinhaber in die Kunst der Motorfliegerei einzuweisen und diese bis zum Ende der Veranstaltung bis zur TMG-Prüfung zu bringen.

Beherbergt wurden wir (7 Teilnehmer und 4 FI) zu diesem Zweck auf dem Flugplatz der Akaflieg Berlin in Kammermark, ein kleines Dorf zwischen Hamburg und Berlin. Die erste Flugstunde gab es bereits vor Beginn der Veranstaltung bei der Überführung der D-KEMS aus Hannover durch Mr. Bean und Christian (Pfeiffer). Hierbei wurde dann auch direkt erste Bekanntschaft mit der Kunst der Navigation und der welligen

kammermärkischen Piste gemacht. Am Ende des Anreisetages gab es dann zum Abendessen noch ein kurzes Briefing und einen riesigen Ordner voller Informationen.

Am folgenden Tag startete der Schulungsbetrieb. Die Super-Dimona D-KUFP aus Aachen war, samt Fluglehrer Murks, am frühen Nachmittag eingetroffen. Die Schulung in den ersten Tagen bestand aus einem längeren Gewöhnungsflug, vor allem aber aus Platzrunden: Starten - Propeller in Reisetstellung - Gegenanflug melden - Propeller in Startstellung - Landen und Rollen. Die ersten Alleinflüge folgten schon nach wenigen Tagen - den fliegerischen Fähigkeiten aus dem Segelflug sei Dank.

Während wir zunächst Flugplatz, Platzrunde und Gutshaus für uns als Lehrgang alleine hatten, wurde es ab dem ersten Wochenende voller. Beim Hertel-Lehrgang bieten die Berliner Akaflieger Interessierten die Möglichkeit, in zwei Wochen auf dem Flugplatz und mit bis zu 50 Segelflugstarts einen Einblick in die Akaflieg und die Fliegerei im

Allgemeinen zu erhalten. Insgesamt beherbergte der Flugplatz nun mit Hertel-Teilnehmern, Fluglehrern, Bodenmannschaft, rumwerkelnden alten Herren, TMG-Lehrern und Schülern weit über 30 Personen. Dank großartiger Industriekücheneinrichtung und noch besserer Organisation seitens der Berliner Akaflieg verlief das Zusammenleben reibungslos und war für alle ein tolles Erlebnis.

Um dem Anspruch eines umfangreichen TMG-Lehrgangs gerecht zu werden, durfte der technische Aspekt der Motorfliegerei nicht fehlen. Neben Theorieunterricht gab es so auch einige Möglichkeiten, sich praktisch mit unseren Flugzeugen auseinanderzusetzen. Nicht ladende Generatoren, plötzlich verschwindendes Motoröl und die 50h-Kontrolle eines einheimischen Falkens standen ebenso auf dem - ungeplanten - Programm wie der Austausch des Spornrades und Seitenruders der D-KEMS. Das war notwendig, nachdem nach einer (wie der Flugschüler beteuert, nicht sonderlich harten) Landung das Spornrad der Dimona brach. Das Seitenruder, der nun tiefste Punkt am

Heck des Flugzeugs, wurde dabei ebenfalls beschädigt. Dieser Unfall bescherte der D-KEMS eine Auszeit von zwei Tagen. In dieser Zeit wurden nach einer Menge Organisation und vielen Kilometern im Auto Ersatzteile besorgt und der Flieger in einer

Dimona im  
Schulungseinsatz



„Krach-Bumm-Aktion“ (Zitat des LTB) von uns wieder in einen flugtüchtigen Zustand versetzt. Dank Versicherung und Unterstützung der Idaflieg bei der Selbstbeteiligung, bleibt dieser Unfall wohl ohne finanzielle Folgen für die Beteiligten. Wie ein Telefonat am Abend des Unfalltages mit einem AH der Akaflieg Hannover und ein Blick ins Gästebuch verriet, hat es eine erschreckend ähnliche Aktion bereits 1997 gegeben. Auf dem Idaflieg-Rattellehrgang in Kammermark gab es an einer Dimona ein gebrochenes Spornrad. Die Folge davon war ein beschädigtes Seitenruder. Jeglicher Zusammenhang zum hügeligen Platz in Kammermark ist bitte auszuschließen.

Neben dem fliegerischen Können geht es in der TMG-Ausbildung auch, oder vor allem, um das Verhalten in der allgemeinen Luftfahrt. Nach einigen Tagen Platzrunden machten wir uns also daran, benachbarte größere Flugplätze und Kontrollzonen unsicher zu machen.

Zunächst mit, später aber auch ohne Fluglehrer. Beliebte Ziele waren vor allem Kyritz, Parchim und Laage, wo wir von den dortigen Türmern zum Teil sehr nett in Empfang genommen wurden. Weiterhin war es ein sehr beeindruckendes Gefühl, mit einer Dimona auf einer 3 Kilometer langen Pisten zu landen und die Maschine neben ein paar geparkten A320 abzustellen.

Krankheits- oder bürokratiebedingt konnte ein Großteil der Schüler leider nicht zur Prüfung antreten. Zum Ende des Lehrgangs gab es dann doch mit Toppa und Maike zwei neue Lizenz-Inhaber.

Vielen Dank an unsere Fluglehrer Mr. Bean, Murks, Fips und Jona. Vielen Dank auch an Toppa für die Organisation vor Ort und an die Akaflieg Berlin: dafür, dass wir Eure Landebahn pflügen, Euern Platz mähen und Eure Küche verwüsten durften!

Die Teilnehmer  
 des Lehrgangs



## Alt-Damen und Herren-Treffen 2015

von Nils Kluge

Dieses Jahr fand das Alt-Damen und Herren-Treffen am 29. und 30.08.15 in Oppershausen auf dem Flugplatz statt. Mit tatkräftiger Unterstützung von Burkhard Wittje lud die Akaflieg zu Kaffee und Kuchen, zwei wunderschönen Flugtagen und einer kleinen Grillparty ein.

Nachdem die aktive Gruppe am Samstagvormittag den Flugbetrieb vorbereitet (sowie vorsorglich schon mal aufgenommen) hatte und die Kaffee-Tafel fertig aufgebaut war, durfte sie die ersten Besucher begrüßen. Besonders schön war, dass Gisela und Uwe Bartels sowie Anja Draesner und Christian Kobow jeweils mit einem Motorsegler anreisten.

Ebenfalls eine absolute Besonderheit am Flugplatz: Die Ka 2b von Burkhard, die allen interessierten einen sicherlich außergewöhnlichen (Mit-)Flug bescherte. Es war für alle ein wunderschöner Tag. Uwe Bartels hatte einen sehr schönen Flug mit Karl Heinz Hurraß und später noch auf der DG-600.



Genügend Platz für Kaffee, Kuchen und Klönen

Er war als ASG 29 Pilot ganz begeistert von der Wendigkeit der DG-600. Rudolf Auding konnte einen Flug in der ASK 21 mit Christian Kobow genießen. Aus Hamburg war angereist Gert Ottensmann, aus Hannover kamen Gisbert Langer (AFH 24-Konstrukteur) und das Ehepaar Emmerich. Die weiteste Anreise hatte Manfred Hüser aus Ulm, die kraftvollste Anreise Pit (Andreas Schultz) per Fahrrad aus den Nähe von Cuxhaven (in Anbetracht der benutzten Renn-Maschine aber wahrscheinlich die entspannteste Anfahrt).

Bei bestem Wetter wurde der Tag bei gegrilltem Fleisch und Würstchen ausklingen gelassen. Burkhard hielt



Fly-In in Oppershausen

Grill-Party

einen Vortrag über das Idaflieg-Treffen 1941, zu dem es jede Menge interessante Fotos zu sehen gab. Später am Abend kehrte die nach Aalen-Elchingen entsandte Mannschaft, die dort mit größtem Erfolg die AFH 22 als Typenkisten-Generator auf dem Sommertreffen der Idaflieg eingesetzt hatte, zurück und stieß zur Fete dazu.

Nach morgendlichem Regenschauer und Frühstück im Hangar, verlief auch am Sonntag der Flugbetrieb reibungslos. Besonders beliebt war an

diesem Tag die Ka 2b mit Francois als frisch eingewiesenem Pilot In Command.



## Neue Lizenz-Inhaber und neue Fluglehrer von Markus Mlinaric

Nachdem unsere Jahrzehnte währende Fluglehrer-Stütze Rudolf aus gesundheitlichen Gründen seit Ende 2013 seine aktive Fliegerei vorerst einstellen musste und Jörn und Nero aus familiären Gründen ihre Fluglehrer-Tätigkeit stark eingeschränkt haben, wird nunmehr die Ausbildung der Flugschüler durch Harald und Matthias getragen. Dies führte natürlich dazu, dass 2014 und 2015 nicht an jedem Wochenende Schulung überhaupt möglich gewesen ist. Dass Harald und Matthias gleichwohl mit erheblichem

Engagement diese Aufgabe meistern, erweist sich an schlichten Zahlen: Im Jahre 2015 erlangten Pfeiffer, Kevin und Charlie die Lizenz - drei neue Schein-Piloten innerhalb einer Saison, das gab es schon lange nicht mehr!

Da die Gruppe auch einen erfreulichen Zulauf an Flugschülern zu verzeichnen hat, werden dringend Nachwuchs-Fluglehrer benötigt. Zu den Osterfluglagern der vergangenen Jahre sind zwar regelmäßig Ina und Heiko aus Süd-Deutschland zum Schulen angereist und auch Burkhardt Wittje hat mehrere Wochenenden seine friesische Heimat verlassen, um als Fluglehrer auszuhelfen (zum Alt-Herren und Damen-Fliegen brachte er auch noch zusätzlich seine Ka 2b mit). Gleichwohl wird so der Fluglehrer-Engpass nicht hinreichend aufgefangen. Es wurden zwar vermehrt Gast-Starts mit den Schülern absolviert, damit diese wenigstens am

Mondlandung in  
der Schnupper-  
Woche



Wochenende ebenfalls in die Luft kommen. Dies ist aber keine echte Option, um die Doppelsitzer-Schulung zu ergänzen.

Es konnten nun Markus „Doc Willi“ Klemmer und unser Neu-Zugang Francois „Helmut“ Ferenschütz gewonnen werden - wobei Helmut aus Bielefeld kommend die Ausbildung in seinem dortigen Verein aufnehmen, im Frühjahr 2015 schon abschliessen und die Schulung mit Saisonbeginn dort unter Aufsicht starten konnte. Bei Doc Willi gestaltete sich die Ausbildung etwas zähflüssiger - der LVN bot 2015 die theoretische Ausbildung in Hodenhagen im März und die praktische Flugausbildung in Ehlershausen im September an (ab 2016 ist dies kompakter organisiert). Deshalb konnte bei Doc Willi die Ausbildung unter Aufsicht erst im Oktober starten.

Dazu wurde eigens ein Schnupper-Wochenende organisiert mit anschließender Fluglagerwoche sowohl für interessierte Neuzugänge wie auch für die Flugschüler der Gruppe. Durch intensive Werbung zum Erstsemester-Tag und zum Tag des Maschinenbaus an der Uni konnten zahlreiche Schnupperer gewonnen werden (auf diversen Listen hatten sich fast 60 Leute eingetragen!), von denen ca. 30 zum Flugplatz Oppershausen kamen, teils zum Mitfliegen und teils direkt als Schnupperflugschüler, die dazu beim LVN als Kurzzeitmitglieder angemeldet werden konnten. Wegen des starken Andrangs der Schnupperer war der Flugbetrieb am Wochenende in einer Weise vorgeplant worden, wie es in der jüngeren Geschichte der Gruppe wohl selten gelingt: Nicht nur Winden- und

Leppofahrer waren vorab eingeteilt worden, sondern auch Startschreiber, Telefonist und Starthelfer (inklusive Gurtzeuganleger) waren nach festen Zeiten bestimmt. Es wurde bis zum Anschlag geflogen.

So kam Doc Willi binnen 7 Tagen auf 75 Schulstarts (ein Flugtag fand in Hellenhagen am Ith statt), wobei er auch gleich an der Absolvierung der ersten Alleinflüge von Eva „Bärchen“ Claaßen und Maxim „Magic Max“ Finenko beteiligt werden konnte. Beide A-Schüler konnten trotz teilweise mäßigem Wetter in der Fluglager-Woche ihre Alleinflüge noch ausbauen.

Die Voraussetzungen zum Abschluss der Fluglehrer-Ausbildung sind in den verschiedenen Landesverbänden (Nordrhein-Westfalen für den Bielefelder Verein von Francois und Niedersachsen für die Akaflieg Hannover) durchaus unterschiedlich aufwendig. Sowohl Helmut wie auch Doc Willi haben nun ihre Ausbildungen hinter sich und stehen der Gruppe ab 2016 als frischgebackene Fluglehrer zur Verfügung.

Natürlich sollen auch die neuen Lizenzinhaber animiert werden, sich frühzeitig mit dem Gedanken vertraut zu machen, ihr Wissen und Können als Fluglehrer weiter zu geben.



Höhepunkte des  
Fluglehrer-Daseins

# MoSe-Ausbildung - Ein langer Weg durch die Wüste

von Jonas Neumann

Nachdem ich im Jahre 2010 meine Luftfahrerscheinprüfung für Segelflugzeuge abgeschlossen hatte und die Akaflieg seit 2011 Besitzer einer Dimona H36 war, konnte ich es kaum erwarten, meine Ausbildung zum Mose-Piloten zu beginnen. Ich informierte mich somit gleich im Internet und den Fluglehrern, was ich denn für die Ausbildung alles brauchen würde. So standen 10 Flugstunden, ein doch überschaubares Mindestprogramm an Ausbildung, zwei Überlandflüge und ein wenig Theorie auf dem Plan. „TOLL“ dachte ich, denn alles in allem war der nötige Aufwand doch eher gering, da man doch mit einem Motorsegler unabhängig von Thermik ist und somit eigentlich fast immer fliegen kann, sogar im Winter.

Nachdem ich zur Eingewöhnung mit Matthias einmal um die Schießgebiete und mit Zwischenlandung in Uelzen wieder nach Oppershausen geflogen war, was gerade mal 2,5 Stunden gedauert hatte, war ich bereits bester Dinge, nur wenig später selbst meinen TMG-Eintrag im Schein stehen zu haben. Ich rechnete also kurz durch und überschlug die benötigte Zeit und war fest davon überzeugt, dass ich spätestens zur Saison 2012 mit meiner Ausbildung fertig sein würde. Das waren immerhin noch über 6 Monate Zeit, das sollte doch reichen... dachte ich.

Leider kam der Wartungs-Marathon der Dimona dazwischen (siehe Bericht von Nils Beck) und machte mir einen dicken Strich durch meine Rechnung. So setzte die erste große Reparaturphase der

Dimona meine Ausbildung bis zum August 2012 auf Eis. Nach nun gut einem Jahr nach meinen ersten Flügen fing ich quasi wieder bei Null an. Doch das sollte meiner Motivation keinen Abbruch tun. Ich setzte mich also wieder mit Matthias und Rudolf in den Flieger und flog meine Platzrunden. So oft wie möglich übte ich die Verfahren, die bei einem Motorsegler dann doch ein wenig anders sind als bei einem reinen Segelflugzeug. So schaffte ich es endlich auch im Oktober 2012 zu meinem ersten Alleinflug. Bis dahin hatte ich nun schon satte 6 Monate "Verspätung" zu meinem ursprünglichen Plan. Neues Ziel: TMG bis zur Saison 2013!!

Guter Plan, wäre da nicht die zweite Reparaturphase der Dimona gewesen, bei der unter anderem ein Großteil des Rumpfs neu lackiert wurde. Diese legte meine Ausbildung erneut bis Mitte 2013 auf Eis. Im August 2013 fing ich also wieder an weiter zu machen. Nach einer so langen Pause natürlich erst einmal wieder mit Fluglehrer. So machte ich mit Rudolf an ein paar Tagen wieder Platzrunden, bis dieser mich endlich wieder alleine fliegen ließ. Inzwischen hatte ich mein Ausbildungsprogramm auch schon nahezu komplett abgearbeitet, sodass als großer Punkt nur noch meine zwei Überlandflüge auf dem Plan standen. Nun war es aber schon Herbst und die Tage, an denen man das Wetter, seine eigenen Termine und die Termine des Fluglehrers unter einem Hut bringen konnte, auch sehr begrenzt, sodass es bis zum 14.11.2013 dauerte, bis Matthias und ich an

gewohnter Stelle saßen. Unser Plan war ein "270km Navigationsflug mit Landung an zwei Flugplätzen bis zum absoluten Stillstand". Als Wendepunkte wählten wir Stendal und Magdeburg, da diese auch unter der Woche geöffnet haben. Den Flug hatte ich bereits zu Hause vorbereitet, da Matthias am Mittag noch im Büro zu tun hatte.

Die Infos der METARs der umliegenden Flugplätze und die aktuelle Flugwetterinformation auf [flugwetter.de](http://flugwetter.de) waren für die Jahreszeit eigentlich ganz gut, jedoch war für den späten Nachmittag schlechteres Wetter angesagt. Die erste Strecke nach Stendal war sehr entspannend, zumal die Navigation nicht besonders schwer war. Die Landung in Stendal, die dortigen Formalitäten und der Weiterflug nach Magdeburg waren unproblematisch. Als Navigationshilfe von Magdeburg nach Braunschweig ist die A 2 sehr hilfreich. Hinter Braunschweig drehten wir links ab, Kurs 330° und als wir die Aller erreichten gingen wir in den direkten Anflug auf die 27 in Oppershausen. Pünktlich um 10 Minuten vor Sunset konnten wir unsere Landung eintragen, den Flieger putzen und diesen mit etwas Tau auf den Flächen in die Halle schieben.

Als nächstes Tag stand nun mein 270km Allein-Überlandflug an. Da als Voraussetzung zwei Zwischenlandungen bis zum vollkommenen Stillstand gefordert sind, war die Wahl meiner Strecke begrenzt, da ich zum einen nicht sehr viel mehr als die 270km fliegen konnte (Matthias hatte wieder nur ab Mittag Zeit) und zum Anderen unter der Woche in der Wintersaison nicht allzu viele Flugplätze geöffnet waren. Kurz

gesagt, mein Alleinüberlandflug führte mich nach Stendal und Magdeburg... „ein wenig einfach“ könnte man denken. So dachte ich auch, aber der Flug hatte es wettermäßig in sich:

Nach der Landung in Stendal belohnte ich mich mit einem Besuch in der Flugplatzkneipe, um die dort ansässige Gastronomie zu stärken. Ich bestellte also eine Cola und eine Pommes in dem Glauben, dass dieses ja nicht lange dauern könne. Nach fast 30 Minuten Wartezeit schaufelte ich die Pommes in mich hinein und hoffte, dass diese "Wohltat" mich nicht den Überlandflug gekostet hatte, da sich die Wetterbedingungen rapide verschlechterten. Richtung Magdeburg störten meine geplante Flughöhe einige Cummulanten. In Magdeburg wieder schnell die Landegebühr entrichtet und so schnell wie möglich wieder los. Inzwischen war die für den Abend angesagte Kaltfront schon deutlich herangerückt, sodass der Blick in Flugrichtung gemischte Gefühle bei mir hervorrief. Auf dem Weg Richtung Braunschweig informierte sich auf Bremen FIS der Lotse bereits bei Fliegern, die aus dem Norden kamen, ob es möglich wäre, auf IFR zu wechseln, was diese allesamt positiv beantworteten... (was nicht besonders zu meiner Entspannung beitrug). Nachdem ich den Luftraum von Braunschweig passiert hatte und immer noch nervös auf Grund der aufkommenden schlechten Sicht war, ignorierte ich meine geplante Höhe und holte alles aus dem Flieger, was im Handbuch stand. Mit 90%-Last und knappen 175 km/h auf dem Fahrtmesser hoffte ich, dass es mich noch vor der Front und Sunset nach Hause trägt.

Entspannung trat erst bei mir ein, als ich am inzwischen dunstigen Horizont den TV-Turm von Wilsche und die Aller erkennen konnte. 5 Minuten vor Sunset war ich heile in Oppershausen gelandet und konnte Matthias benachrichtigen.

Nachdem nun das gesamte Pflichtprogramm absolviert war und ich Anfang Januar noch ein paar Starts machen wollte/musste, reichte ich im Februar 2014 meine Unterlagen bei der Behörde ein mit dem Antrag auf Abnahme der praktischen Prüfung. Mit der Prüferin Frau Helga Pohl konnte ich einen Termin für den Ostersonntag in Wilsche vereinbaren - die inzwischen abgelaufene Haftpflichtversicherung machte mir jedoch einen Strich durch die Rechnung für die Prüfung in Wilsche.

Ein paar Wochen später war es dann soweit. Die Kopie des Versicherungsnachweises war da und ich konnte Matthias dazu animieren, an diesem Tag nach Oppershausen zu kommen und mir einen Flugauftrag für den Flug nach Wilsche und zurück zu geben. Das Wetter für den Tag war jedoch eher bescheiden vorhergesagt, sodass erst ein Telefonat mit der Prüferin um 13 Uhr das Startsignal gab. Die Basis lag zu der Zeit bei ca. 1500ft, sodass ich mich in ca. 1000ft mit Flugauftrag auf den Weg nach Wilsche machte. Dort angekommen absolvierte ich mit Helga den Check und wir besprachen das Anlassverfahren und die Technik des Limbach-Motors. Soweit so gut, zur Piste 27 gerollt, die letzten Checks, Volllastprobe und los... Doch es bewegte sich nichts. Die Antwort des Rätsels: Wir waren in eine Vertiefung geraten, aus der aus eigener Kraft kein Herauskommen war. Nach kurzer

Rücksprache mit dem Bodenpersonal und drei kräftigen Helfern konnten wir auf die Piste rollen und mein Prüfungsflug begann.

Zunächst ging es nach der rechten Platzrunde Richtung 27 nach Braunschweig. Dabei kam man ins Gespräch und redete über die verschiedenen Dinge. Später sollte sich herausstellen, dass es Ziel der Prüferin war, mich in ein Gespräch zu vertiefen, um zu überprüfen, ob ich mich von meinen Kurs und Höhenvorgaben ablenken lasse. Unterwegs wurden noch Fragen nach diversen Ortschaften, die sich entlang des geplanten Flugwegs befinden, gestellt und nachdem die Antworten wohl zufriedenstellend waren, einige Kilometer vor Gardelegen abgekürzt und auf direktem Weg nach Wilsche geflogen. Auch hier wurden Wegpunkte und Auffanglinien sowie Höhen abgefragt, was jedoch kein großes Problem darstellte, da aus der Ferne bereits der Wilscher TV-Turm zu erkennen war. Nach dem Aufsetzen kurz hinter Landebahnschwelle in Wilsche kam von der Prüferin nur kurz der Kommentar "Achja, du bist Segelflieger" und wir rollten Richtung der Hallen ab.

Sehr erleichtert nahm ich die Glückwünsche von Helga entgegen, wir erledigten den Papierkram und ich konnte mich nun mit dem Flugauftrag von Matthias wieder in den Flieger setzen und die 10km nach Hause fliegen, wohlwissend, dass ich, wenn in einigen Tagen meine neue Lizenz eingetroffen ist, ich Flugaufträge NIE wieder brauchen werde, und so stieg die Dimona gefühlt 100m früher auf und mit 10m/s steigend mit der Sonne im Rücken Richtung Oppershausen...

# Herbstschulungslager 2015 der Idaflieg

## von Nils Kluge

Weil es vorheriges Jahr so schön war, stand die AFH im Herbst 2015 erneut in Karlsruhe auf der Matte. Diesmal mit dabei: Der Astir. Entgeisterte Gesichter bei der Ankunft: „Ihr habt was dabei? Einen Astir?!“

Johannes war in der ersten Woche vor Ort. Er konnte zwar statt der geplanten Woche nur 3 Tage teilnehmen, war aber vom Flugbetrieb (auch bei nur schwacher Thermik) und der geselligen Stimmung sehr beeindruckt - dies galt insbesondere hinsichtlich des Schlaflagers und der Weck-Methoden mittels Einsatz eines Druckluftkompressors (und das nicht morgens, sondern auch um viertel vor 4 nachts).

Abgelöst wurde Johannes von Maggy, Max und mir in der zweiten Woche. Wir trafen uns am Sonntagmorgen in der Werkstatt, sechs Stunden später stellten wir den Astir auf dem Flugplatz Rheinstetten ab.

Am Montag sondierten wir kurz die Lage: Beinahe dieselben Flieger wie letztes Jahr, dreimal DG-1000, zweimal ASW 28, die Ak-5b, eine ASK 13 und der Astir. Das kann sich sehen lassen. Danach folgten die ersten Flüge zum Eingewöhnen. Der Himmel am Dienstagmorgen war verhangen. Ab 13 Uhr fiel Regen und es wurde abgebaut. Zeitvertreib des späten Abends: „Top Gun“-gucken, Trinkspiel inklusive!

Am Mittwoch offenbarte der Blick in den Himmel (nach überstandem Kater) eine dicke Stratus-Decke. Gegen Abend kam aber die Sonne heraus. Fliegerisches Highlight war eine A-Prüfung! Erwähnenswert ist auch das Abendessen an diesem Tag, es gab Semmelknödel und Gulasch. Der Kniff beim Gulasch: 1,5Kg Knoblauch bei 12Kg Fleisch. Kommentiert mit: „Endlich hat mal jemand die Mindestmenge an Knoblauch verarbeitet!“

Für den Rest der Woche war eine Morane Ralley am Flugplatz und bescherte uns F-Schlepp-Ausbildungsflüge. Eine super Sache! Freitag war noch gutes Wetter, so konnte am Abend noch eine A-Prüfung abgelegt werden. Am Samstag gab es trotz gelegentlichem leichten Regens viele F-Schlepps. Abends genossen wir Schnitzel und Pommes im Café Bleu. Darauf folgte eine kleine Abschlussparty in der Karlsruher Werkstatt, bevor am Sonntag schließlich alle „Auswärtigen“ abreisten.



Für den Betrieb am Boden war immer ein Helfer zu finden

## My Way To 'A'

von Maxim Finenko

My first glider flight took place roughly a year ago at Schnupperfliegen-2014. Just as with many other pleasant things done for the first time you don't understand it, you rush into it and you like it. Winch launch delivers a decent initial kick, but there's literally nothing on earth quite like the feeling of soaring. Merely 6 minutes in the air, but that was it for me, I knew I was instantly hooked. In the remaining last 2 field days of the season I manage to make another couple of starts as a student. Weather is calm and thus allows me to catch some practical notions. What totally surprises me is the amount of adverse yaw and how slow a glider can get while in a fully controlled flight.

Winter break flows rather quietly, with some theory and lots of maintenance. Gliders are disassembled and dismantled, cables spliced, canopies grinded, polished, then scratched and polished again, etc. MIG welding is purely exciting while non-stop grinding/polishing sessions are rather meditative.

Comes April and the new season begins. It's cold and sunny out in Oppershausen, the best weather combination for updrafts according to the elders. First start of the season and I realise that my flight sensors need to be calibrated anew. Instant strong blue thermals bring us up to 900m near the zero isotherm and it's really freezing out there. Air is so rough that it looks plainly impossible to fly straight, yet everything is perfectly stable and seemingly effortless for our instructors who appear to be some kind

of flying gods at this stage. Sharp lift-no lift changes while circling through a strong updraft appear to be akin to ship pitching, though definitely more gentle.

Another good thermal day and we climb to circa 1200m. With such a solid altitude reserve one surely becomes more relaxed, and suddenly I notice that the strange forces on the stick are actually being caused by airflow and not by the cautious hand of instructor. That simplifies things greatly and after 10 minutes of curves and 8's my rudder coordination makes a great leap forward. Luckily the wind is calm and instinctively I manage to make my first flare without any brutal corrections. Honing up the landing will take a great deal more starts, but it's always good to have a reference point.

Summer is marked by rapidly changing instructors, more and more advanced exercises, new two-seater AFH 22 prototype and a huge heat wave. Nero pushes the envelope, Matthias shows how forgiving the ASK 21 can be, Markus explains the basics of thermalling and XC flying, Harald and Burkhard rigorously put to test just about everything you think you've already learned. After a 40°C field day you stop complaining about the weather. With 25-30 starts you are not new to the winch cable break exercises, and if things go well you can even make a reasonable circuit from takeoff to landing, your hands loosen up on the stick which in turn allows better control and ability to actually feel the thermals. Yet it still isn't all that perfect. My

personal tendency to keep extra speed in final approach 'just in case' and aim the nose down on the runway still remains, but that is certainly manageable.

Change of scene: Karlsruhe, Rheinstetten airfield. New aircraft types, new instructors, and above all, new location with unknown layout. Shorter runway, two winches run in parallel, constant UL traffic, more gliders and no hangars with day-to-day assembly and disassembly really change my previous notion of what normal glider airfield operations may look like. However by the 3rd field day the place begins to look much more familiar. While DG-1000 feels like a sharper and faster ASK 21 with much lower sink rate, wooden ASK 13 is something entirely different from all I've flown before and is surprisingly agile and fun to fly.

On our comeback in mid-October the season is all but at its end. Now Oppershausen looks as easy an airfield as it ever gets. Doc Willy gets inaugurated as our brand new instructor. Main objective is to get to the final A check flight which appears to be near at this point so I try to stamp out as many good and clean circuits as possible, and parts of the puzzle seem to be finally coming together. I join the slope soaring party heading to Hellenhagen and discover the non-thermal side of soaring. Though the lth slope doesn't show much lift at that particular day, I am thoroughly impressed simply by the complex layout of this place. At first glance the downslope landing seems almost suicidal, but turns out to be perfectly doable. In the end, humans tend to get used to anything.

Last week of October. 50 starts. Regular day. For some reason Markus trades

places with Harald for what should be just another pair of routine circuits. First one seems to run as usual as it can be, the second launch ends up in an assumed winch cable break at 180m. Two 180 degree turns and landing. Appears to have been an exercise after all. ASK is towed to start once again for a third start. I still suspect nothing unusual there are only 4 of us students out there, so 3 starts per day seem perfectly logical. Harald suddenly tells me to put some sunglasses on. Well that is indeed strange, but I quickly borrow Pfeiffer's pair. I get in and get ready as usual. Only then I notice that Harald is still standing outside. And then it hits me. OK, the fun is over, this is definitely not a drill. I run through my check list, everything is set. Canopy down. Decision altitude is 100m. Don't screw up, now there's no backup. Launch. The mildest pull possible brings about 350m altitude. No thermals are to be expected, so I just do relaxed 30° and 45° curves and come up to downwind leg with prescribed 200m altitude. I keep looking for the big flights of cranes, but thankfully none are in sight at this point. Base and final just as before. ASK stays in the air just a bit longer before touchdown. More brakes. We're rolling, finally slowing down and that's it. Simon greets me on the ground and we tow back to start. No time to lose, gleich nochmal starten...



Happy and relieved faces

# Nebelfliegen

von Nils Kluge

Dass die Akaflieg nicht vor schlechtem Wetter zurück schreckt, stellt sie immer wieder unter Beweis. Dabei springen immer wieder gute Schulungstage für alle Unerschrockenen heraus. So auch Ende Oktober 2015, genauer gesagt am 20.10. Ursprünglich als kleines Lager für den brandneuen Fluglehreranwärter Doc Willi gedacht, wurde auch Mr. Bean von der Akaflieg Braunschweig davon überzeugt, die Motorseglerschulung der AFH nach dem Rattel-Lehrgang in Kammermark weiter voran zu treiben. Vielen Dank an Mr. Bean für seinen Einsatz in Oppershausen!

Aber der Reihe nach: Auf der Fahrt zum Flugplatz herrschte zunächst verhaltene Stimmung. Dichter Nebel verhieß nichts Gutes und Doc Willi verbreitete auch nicht gerade Euphorie mit der Bemerkung, dass der vorherige Tag auch nicht allzu viele Flüge hergegeben hatte. Auf telefonische Anfrage bei der in Oppershausen gebliebenen Truppe hieß es, man könne den Baumwipfel schon sehen. Für Heiterkeit sorgte die Anmerkung: „Wenn sie nur einen Baum sehen, ist das schlecht. Ich glaube, das ist ein Trick!“

Aber routinierte, um nicht zu sagen verschlafene Akaflieger lassen sich davon natürlich nicht beirren. In Oppershausen selbst konnte man dann doch mehr als eine Baumreihe ausmachen - zum Fliegen aber noch zu wenig. Recht überraschend wurde dann aber die Bodensicht noch vor dem Mittag bedeutend besser. Na geht doch! Unmittelbar und mit Begeisterung

wurden die ersten Starts absolviert. Die Sicht war in 400m Höhe zwar miserabel, aber absolut fliegbar in der Platzrunde.

Im Verlauf des Tages wurde dann ein Schulungsflug nach dem nächsten durchgeführt. Auch zwei erst in der vorherigen Woche frei geflogene Schüler konnten noch einmal alleine fliegen. Zusätzlich absolvierte Jonas einen Werkstattflug mit der Dimona nach der 100-Stunden-Kontrolle. Der MoSe-Schulung stand danach nichts mehr im Weg. Auch einige neue Interessenten kamen in der ASK 21 und der AFH 22 auf ihre Kosten.

Für den anstehenden Theorieunterricht filmte ich hinten in der 21 sitzend „Doc Willi erklärt uns die Platzrunde“ - in reinsten Fluglehrersprache! Die Probeaufnahmen sind erfolgversprechend und sollen nächstes Jahr fortgeführt werden.

Die Bilanz des Tages: 41 Starts in Summe, davon 13 Übergänge der Dimona von Boden in Luft und umgekehrt. Das kann sich doch sehen lassen. Gegen Ende konnten Doc Willi und Mr. Bean jeweils einen Flug mit der AFH 24 genießen.

Ebenfalls getestet:  
Zeitrafferaufnahmen



## Akaflieg-Events an der Uni von Christian Rolffs

Um Interessenten zum Schnupperfliegen zu locken, reicht es bei den zahlreichen Freizeitangeboten, die die Uni für Erst-Semester bereithält, schon lange nicht mehr, Plakate aufzuhängen und Flyer auszulegen (von denen wir sehr schöne Exemplare haben drucken lassen).

Zum Erstsemester-Tag und zum „Tag des Maschinenbaus“ an der Uni präsentieren wir uns regelmäßig mit einem Flugzeug entweder vor dem Hauptgebäude oder drinnen im Lichthof. Dabei kommt es gar nicht entscheidend darauf an, ob wir die AFH 24 als Eigenbau vorstellen können oder den Astir aufrüsten - der Andrang ist jedes Mal enorm, wenn auch nur einige Wenige dann auch den Weg ins Gezi zur Versammlung am Dienstagabend finden bzw. auf den Flugplatz nach Oppershausen.

Die Anstrengungen lohnen sich allemal, erfordern aber auch viel Einsatz der Gruppe: Um den Flieger schon um 08:00 Uhr an der Uni auszustellen, muss in aller Frühe der Anhänger herangeschafft werden. Wird das Flugzeug im Lichthof präsentiert, ist erhöhte Muskelarbeit beim Aufrüsten erforderlich, um die Flächen und den Rumpf die Treppenstufen hoch ins Hauptgebäude zu wuchten. Am Ausstellungstag müssen sich mehrere Akaflieger an unserem Stand abwechseln und nicht nur Fragen beantworten, sondern auch das Fluggerät im Auge behalten. Schließlich ist am Ende des Tages alles wieder aufzuräumen und in die Werkstatt zu verfrachten.



Macht viel her:  
AFH 24 im Lichthof

# Idaflieg-Konstruktionsseminar in Bartholomä

## von Wiebke Mügge

Ende November fand das alljährliche Konstruktionsseminar der Idaflieg in den Gebäuden der Akaflieg Stuttgart statt. Dieses Jahr mit einem zusätzlichem Tag, um mehr Zeit für die Vorträge zu lassen.

Eigentlich wollten Till und ich gemeinsam hinfahren. Er hatte aber letztlich doch keine Zeit, weshalb ich alleine gefahren bin. Den Anmelde-schluss hatten wir natürlich verpasst, aber Mitkommen ging zum Glück dennoch. Eigentlich war der Plan, ab Braunschweig mitzufahren, aus Braunschweig fuhr aber auch nur ein Einzelner, so dass wir uns in Magdeburg von den Berliner Akafliegern (immerhin zu zweit) haben abholen lassen.

Mittwoch Abend waren wir also dort und wurden erstmal mit (leckerem!) Essen begrüßt.

Das Haus ist - vor allem wenn man eigentlich nur unseren Flugplatz in Oppershausen kennt - ziemlich schön und luxuriös. Mehrere Zimmer mit Betten für jedes Mitglied, ausgebauter Dachboden, ein Bad das man auch gerne betritt, eine anständig große Küche, und ein Kamin der fast durchgehend befeuert wurde.

Donnerstag ging es dann mit den Vorträgen los, aus Rücksicht auf die letzten, die erst am Morgen angereist waren, um zehn Uhr.

Zuvor eine kurze Vorstellungsrunde, wie wir heißen, von welcher Akaflieg wir

kommen und was unser aktuelles Projekt sei. Wenn dann alle von ihren entstehenden Fliegern berichten und man selbst gerade mal von dem Windenprojekt und den neuen Winglets erzählen kann, kommt man sich schon etwas doof vor. Aber es wurde sich schon mal gefreut, dass Hannover mal wieder zu sehen ist, der Rest könne ja auch noch kommen.

Ulli Kopp vom LBA berichtete von Bauvorschriften und Lastannahmen, Peter Kämpf als AH der Braunschweiger sprach über Flugmechanik und Flugzeugvorentwurf, Samstagvormittag ging es bei Thorsten Lutz vom Institut für Aerodynamik und Gasdynamik in Stuttgart um Profile. Nachmittags gab uns Werner „Micro“ Scholz (AH Stuttgart) eine Einweisung in das Programm „X-Foil“, und Sonntag Vormittag stellte Martin Heide (AH Stuttgart und Mitarbeiter bei Schleicher) Strukturberechnung vor.

Zwischendrin immer wieder Fragen (in beide Richtungen), gelegentlich mal kurz lüften, und ziemlich leckeres Essen (Lob an die Stuttgarter!). Obwohl man eigentlich den ganzen Tag drinnen saß und dem jeweiligen Dozenten zuhörte, war es nicht langweilig. Die Vorträge waren anschaulich gestaltet und hatten einen greifbaren Praxisbezug.

Ansonsten haben wir uns unterhalten, gespielt, vor dem Kamin gesessen, eine Schneeballschlacht gemacht und einen Schneemann gebaut (mich nannte man danach „Frosti“, weil ich fröhlich im

T-Shirt durch die Gegend lief, während der Rest im Pulli rumstand).

Am Sonntag Nachmittag kam die Abreise, jedenfalls für die meisten. Allerdings hatte das Auto der Aachener einen Schaden, eines der Stuttgarter Autos ebenso, und ich war leider auch noch da. Die Berliner hätten mich selbstverständlich auch wieder zurück nach Magdeburg gebracht, allerdings fuhr von dort der letzte Zug nach Hannover um zehn Uhr abends. Um die Zeit wären wir aber noch nicht dort gewesen. Also habe ich bei einem Stuttgarter Akaflieger übernachtet und

bei der Gelegenheit auch die Werkstatt kennengelernt (ebenfalls ziemlich gut ausgerüstet). Am nächsten Morgen bin ich schließlich mit dem Fernbus aus Stuttgart abgereist - definitiv besser als nachts in Magdeburg auf einer Bank am Bahnsteig zu schlafen.

Was bleibt, ist ein Skript in den Ausmaßen eines ganzen Ordners, einiges neues Wissen, Austausch, und nicht zu vergessen ein guter Eindruck von Stuttgart, sowohl der Organisation als auch des Gebäudes und dem Rest.

Nur zu empfehlen!

## Neue Forschungs-Projekte

von Sebastian Koß und Markus Mlinaric

Nachdem Anfang des Jahres ein ohnehin eher wenig erfolgversprechender Antrag auf Fördermittel der Uni zur Finanzierung von modernen Kunststoffseilen für unsere Winde abgelehnt wurde, sind wir von Professor Overmeyer vom Institut für Transport- und Automatisierungstechnik zu einem Treffen eingeladen worden. In diesem Treffen ergab sich für uns die Möglichkeit, unsere Gruppe und unsere Ziele für die nächste Zeit vorzustellen. Prof. Overmeyer, seines Zeichens begeisterter Motorflieger, bekundete sofort großes Interesse und kündigte an, uns ab sofort unterstützen zu wollen. Der erste Schritt dieser Unterstützung bestand in der „Beschaffung“ von 3000 Metern Liros-Kunststoff-Windenseil. Dieses von uns gewünschte Seil liegt nun in der

Werkstatt und wartet auf seinen Einsatz. Vor dem ersten Segelflugstart der AFH in Oppershausen mit Kunststoffseil, zu Beginn der nächsten Saison, sind allerdings noch einige Umbauten an der Winde erforderlich. Hierzu ist die Neukonstruktion und Auslegung der Kappvorrichtung und der Seilführung der Winde notwendig. Neben engagierten zeitlichen und fachlichen Einsatz des Windenteams unter der Leitung von Sebastian „Kevin“ Koß ist auch der Ankauf von Materialien notwendig. Die dadurch entstehenden Kosten konnten durch großzügige Spenden im Zuge der Jahreshauptversammlung 2015 gedeckt werden. Zum jetzigen Zeitpunkt laufen Konstruktion und Fertigung der benötigten Teile zügig und planmäßig. Der Umbau der Seilführung wird

demnächst abgeschlossen sein und die Kappvorrichtung folgt. Erste Komponenten hierzu, sowie die Zeichnungen sind schon vorhanden. Dem Ziel, Anfang 2016 den Umbau fertigzustellen, steht soweit nichts im Wege.

Ist diese Baustelle abgeschlossen, wird sich das Team anschließend um das Forschungsprojekt der Seilkraftmessung kümmern. Ziel des Projekts ist es, die Parameter der im Seil auftretenden Zugkräfte sowie den Seilwinkel messtechnisch zu erfassen. Im weiteren Verlauf ist eine Informationsanzeige für den Windenfahrer vorgesehen. Diese soll über den Verlauf des Windenstarts informieren und einen kontinuierlicheren Schlepp ermöglichen. Wie genau das Projekt umgesetzt werden kann, wird das nächste Jahr zeigen.

Ein weiterer Bereich unserer zukünftigen Forschung ist die Redu-

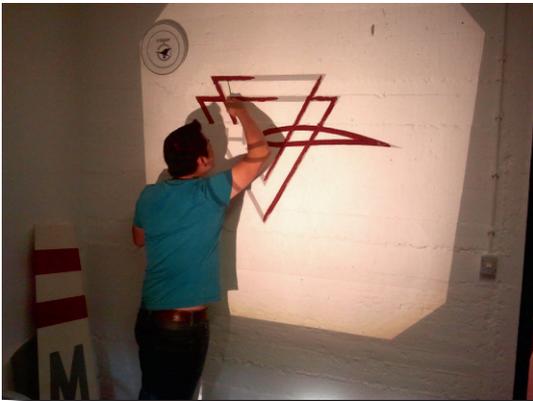
zierung des induzierten Widerstandes durch neuartige Wingletformen. Bekanntlich geht die heute weltweite Verwendung von Winglets auch an Verkehrsflugzeugen auf die Projekte bei den Idaflieg-Sommertreffen zurück, wo mehrfach verschiedene Winglets vermessen wurden. Die aerodynamischen Vorteile von Winglets lassen sich durch spezielle Formgebung noch weiter steigern. Der Ansatz dazu ist, die Winglets in einem geschlossenen Bogen auszuführen, sodass es kein klassisches Flächenende mehr gibt. Simulationen versprechen einen Leistungsgewinn von einigen Prozentpunkten gegenüber herkömmlichen Winglets. Erforscht ist dieser Bereich bisher sehr wenig und das auch nur bei Machzahlen größer als 0,4. Die Ergebnisse stimmen jedoch zuversichtlich, dass die Vorteile bei niedrigen Machzahlen, wie sie im Segelflug vorliegen, noch größer sein könnten.

Spektakuläre Aufnahme  
vom Mittsommer-  
nachtsfliegen 2015



## Und was sonst noch geschah und geschieht...

Natürlich beschränken sich die Akaflieger nicht nur aufs Überland- und Fluglager-Fliegen sowie Bauen und Reparieren - die Akademische Fliegergruppe bietet mittlerweile ein reichhaltiges sportliches und gesellschaftliches Programm für alle Altersklassen und hat auch ein neues Gezi zu bieten.



### Gezi:

Das neue Geschäftszimmer der Akaflieg befindet sich weiterhin im Keller des Otto-Klüsener-Hauses, es befindet sich auch nur wenige Meter vom bisherigen Standort entfernt, ist aber insgesamt geräumiger und überzeugt mit neuer Einrichtung und besonders liebevoller Wandgestaltung, die sogleich ein Dauerbleiberecht zementiert. Alter und neuer Vorstand (jetzt auch in einheitlicher Vereinskleidung) fühlen sich dort dem Vernehmen nach gut aufgehoben, um die dröge Büroarbeit optimal zu bewältigen.

### Kartfahren:

Seit geraumer Zeit versucht die Akaflieg, in der Königsklasse der Lepo-Rennen auf dem Nurwürgring Fuß zu fassen - bislang ohne Erfolg! Aus diesem

Grunde wurde von einem kleinen Kreis ambitionierter Schumi-Fans innerhalb der Akaflieg der Kart-Fahr-Workshop ins Leben gerufen, welcher sich meist äußerst spontan per Mail zusammenrottet und in Hannover/Laatzen die Kartbahn-Piste unsicher macht... dabei zeigt sich immer wieder, dass fliegerisches Können und aeronautische Erfahrung leider nicht zwangsläufig auch zu einem preisverdächtigen Beherrschen dieser mehrrädigen Kraftmaschinchen führt (Fingerzeig an Rüdi!).

### Mittsommernachtsfliegen:

Seit 2013 gibt es nach längerer Pause erstmals wieder das Mittsommernachtsfliegen. Schon zu gefühlt mitternächtlicher Stunde trifft sich ein wackerer Haufen, um dann den ganzen längsten Tag des Jahres unermüdlich zu starten und zu landen - bis zum Sunset!

2015 landete dabei Jonas einen besonderen Coup: Mit seinem Start um 05:30 Uhr führte er Minuten später mit diesem Streckenflug um Oppershausen herum schon die OLC-Weltrangliste unangefochten an (ob sich dies im Tagesverlauf überhaupt noch geändert hat, konnte bis Redaktionsschluss nicht mit letzter Sicherheit ermittelt werden, ist aber unwahrscheinlich).

### Winterwanderungen:

Schon seit den Jahres-Mitteilungen 2002 taucht regelmäßig ein Bericht von der alljährlichen Winterwanderung auf, die stets Rudolf Auding organisiert - insofern gab es (auch schon wieder relativ unbemerkt) im Jahre 2012 ein

Charly  
 „Michelangelo“  
 beim Ausmalen  
 der Gezi-Wände

zehnjähriges Jubiläum zu feiern. In den bisherigen Jahresschriften konnte ebenso regelmäßig anhand der veröffentlichten Schnappschüsse nachvollzogen werden, ob die Wetterverhältnisse es zuließen, eine frühwinterliche Sonne zu genießen oder ob bei Nieselregen und/oder Nebelschwaden eine wanderische Herausforderung drohte - ganz unabhängig vom konkret vorgefundenen Wetter ist die Winterwanderung immer gut besucht, zumal Rudolf sich nicht nur auf eine reizvolle Streckenführung versteht, sondern auch weiß, wo die Wanderung jeweils (in jeder Hinsicht) geschmackvoll ausklingen kann.

#### **Snowboard-Fahren:**

Bis sich die Idee, den wieder eröffneten Snow Dome in Bispinden nicht nur aus der Luft zu besuchen, sondern auch mit einer Horde Akaflieger dessen Inneres unsicher zu machen, tatsächlich umsetzen läßt, macht sich ein unerschrockenes Expeditions-Team im tiefsten Winter auf den Weg nach Oppershausen, um dort einer

besonderen Form des Wintersports zu frönen - Snowboard-Fahren auf der verschneiten Piste des Segelflugplatzes! Bislang soll es bei nur sehr kleineren Blessuren geblieben sein!

#### **Jahreshauptversammlungen:**

Die JHV wird neuerdings in der Werkstatt abgehalten und insgesamt bewährt sich die Handhabung - es besteht Ende Oktober Anlaß, die Werkstatt aufzuräumen und auch zumindest eine gewisse Grundreinigung vorzunehmen, es spart Kosten und es gibt keine Verwirrung darüber, wie man an den Ort des Geschehens findet - das führt dann auch dazu, dass lang vermisste Alte Herren wie Pit aus Cuxhaven zur JHV (und dann auch zum Flugplatz) finden. Ein alljährlicher besonderer Eye-Catcher: die jährlich wechselnde hübsche Dekoration mit Papier-Fliegern (darunter auch der berühmte Vampyr im Maßstab 1 : 100 - liebevoll hergestellt von Beate und Uwe (und mit ebenso liebevoller Zuneigungsabsicht abgeräumt von diversen Langfingern aus den Reihen der Akaflieg).

Sonnenaufgang an  
Mittsommernacht



## Ausblick

Wie aus den Beiträgen in dieser Schrift zu ersehen ist, haben wir in den vergangenen fünf Jahren unsere fliegerischen und vor allem auch gruppenspezifischen Aktivitäten innerhalb der Akaflieg kontinuierlich ausgebaut.

Das verdanken wir natürlich in erster Linie allen aktiven Mitgliedern und Alten Damen und Herren, die die Gruppe unterstützen. Hilfreich für die Koordination unserer Vorhaben ist dabei die von Jonas „Jockel“ Neumann fortlaufend verbesserte Website. Diese hat sich von einem reinen Internet-Auftritt zu einem wichtigen Instrument zur Abstimmung der Vereinsaktivitäten weiterentwickelt. Neben einem Planer zur einfachen Organisation von Flugbetrieb und Werkstattarbeit lassen sich nun auch anstehende Aufgaben, und Fortschritte in den einzelnen Projekten schnell und einfach bekannt machen. Über unseren eigenen Server lassen sich Fotos und Videos leicht verteilen. Außerdem finden sich dort auch selbst gefertigte Skripte zu allen Themen des Theorie-Unterrichts (inkl. „Geschichte des Segelflugs“).

Theorie- und BZF-Unterricht findet regelmäßig jeden Dienstag im dafür von der Universität zur Verfügung gestellten Hörsaal statt. Genau wie das anschließende „organisatorische Biertrinken“ im GeZi erfreut sich der Unterricht an einer stetig wachsenden Anzahl von anwesenden Akafliegern.

Wir freuen uns sehr über die Erfolge der intensiven Bemühungen zum Anwerben von neuen Interessenten in den letzten Jahren und werden dieses Ziel auch im kommenden Jahr weiter verfolgen. Eine weitere wichtige Herausforderung ist es, uns enger mit der Universität zu vernetzen. In diesem Zusammenhang wird die Akaflieg in Zusammenarbeit mit dem Institut für Turbomaschinen und Fluid-Dynamik (TFD) im kommenden Semester das Tutorium „Flugleistungsvermessung“ für Studenten der Uni Hannover anbieten.

Auch wenn es noch viel zu tun gibt, freuen wir uns sehr über die aktuelle Entwicklung des Vereins und blicken optimistisch auf das bevorstehende Jahr 2016.

Der Vorstand im November 2015



## Vorstände

### November 2010 gewählt

Vorsitzender: Jonas Neumann

Stellvertreter: Saba Meshksar

Schriftwart: Alexander Heinicke

Kassenwart: Jörg Scheider

### November 2011 gewählt

Vorsitzender: Jonas Neumann

Stellvertreter: Quang Huy Pham

Schriftwart: Eike Rindfleisch

Kassenwart: Jörg Scheider

### November 2012 gewählt

Vorsitzender: Thomas Schmoe

Stellvertreter: Alexander Heinicke

Schriftwart: Magnus Adolphs

Kassenwart: Jörg Scheider

### November 2013 gewählt

Vorsitzender: Christian Rolffs

Stellvertreter: Magnus Adolphs

Schriftwart: Jonas Neumann

Kassenwart: Thomas Schmoe

### November 2014 gewählt

Vorsitzender: Christian Rolffs

Stellvertreter: Markus Mlinaric

Schriftwart: Nils Kluge

Kassenwart: Stephan Germer

### November 2015 gewählt

Vorsitzender: Christian Rolffs

Stellvertreter: Markus Mlinaric

Schriftwart: Till Lindner

Kassenwart: Stephan Germer







