



DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR LUFT- UND RAUMFAHRT
- LILIENTHAL - OBERTH E.V.
- Wissenschaftlich-Technische Vereinigung -



&
Hochschule Bremen
Institut für Aerospace Technologie

Vorankündigung - *Call for Papers* -

DGLR - Workshop XVI **Luftfahrzeuge leichter als Luft**

„Morphology of Airship Design“ **- Anwendungsorientierter Entwurf von** **Luftschiffen gestern und heute -**

25./ 26. Mai 2018

an der Hochschule Bremen
RAUM ZIMT 409
Flughafenallee 10, 28199 Bremen

Vortragsanmeldungen bis zum **31.04.18 an:**

DGLR Fachausschuss L 2.3 - "Luftfahrzeuge leichter als Luft":

Prof. Dr.-Ing. Uwe Apel
Hochschule Bremen
Flughafenallee 10
28199 Bremen
email: uwe.apel@hs-bremen.de
Tel +49 421 5905 5515
Fax +49 421 5905 5536
Mobile +49 151 226 555 58

Dipl.-Ing. Jürgen Fecher
Zeppelin Luftschifftechnik GmbH & Co KG
Messestrasse 132
88046 Friedrichshafen
email: j.fecher@zeppelin-nt.de
Tel +49 7541-5900-428
Fax +49 7541-5900-22428
Mobile +49 171 751 2033

Die Vorträge werden eingeteilt in die Rubriken:

- Forschung und Entwicklung
 - Luftschiffantriebe
 - Projekte und Missionen
 - Nutzlasten und Infrastruktur
 - Vorschriften
 - Markt, Finanzierung/Leasing/
Versicherung
 - Unbemannte Flugsysteme (LTA)
 - Schulung/Training
 - Geschichte
 - Trends und Prognosen
-

Erläuterung zur Thematik des Workshops XVI

Luftschiffe können, wie jedes andere Luftfahrzeug auch, nur (wirtschaftlich) erfolgreich sein, wenn Sie einen Markt bedienen. Dies erfordert die konsequente Ausrichtung des Entwurfs auf die jeweils zu erfüllende Aufgabe um im entsprechenden Markt konkurrenzfähig zu sein.

In der Vergangenheit wurde Marktorientiertheit im Entwurf von Luftschiffen immer wieder der Befriedigung von Nostalgiebedürfnissen („Ein Luftschiff hat so auszusehen wie ein Zeppelin der Jahre 1920-1935“) oder Designideen geopfert, die der avisierten Anwendung, z.B. aus betrieblichen Sicht, nicht ausreichend angepasst waren.

Im Rahmen des Workshops XVI soll deshalb vornehmlich der Frage nachgegangen werden, wie die Anforderungen des Marktes, d.h. aus der Nutzung eines Luftschiffes genauso systematisch in Entwurf und Konstruktion eingehen können, wie das bei anderen Klassen von Luftfahrzeugen seit Jahrzehnten erfolgreich üblich ist.

In diesem Kontext soll insbesondere ein Fokus auf die Frage der Gesamtmorphologie der Luftschiffe in Bezug auf ihre Hauptsystemkomponenten Auftriebserzeugung (aerostatisch versus hybrid, Helium versus Wasserstoff, Kugel versus oblater versus prolater Ellipsoid), Antrieb (konventionell versus elektrisch versus hybrid) und Struktur (prall versus halbstarr versus starr) als Funktion der Anforderungen aus der Nutzung gelegt werden.