



MITTEILUNGEN 5/2007

Deutsche Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt – Lilienthal-Oberth e.V.

Sehr geehrte Mitglieder,

Anfang des Jahres war Ihre Meinung als DGLR-Mitglied gefragt. Wir hatten mit dem Ziel der Optimierung der Mitgliederzufriedenheit und der Überprüfung der Funktionsweise der DGLR eine Mitgliederbefragung durchgeführt. Die Ergebnisse unserer Befragung sind hier im Mitteilungsteil dieser Ausgabe der „Luft- und Raumfahrt“ ausführlich aufgeführt. Ein kurzer Hinweis jedoch an dieser Stelle von mir. Zufriedenstellend ist das Ergebnis, da die Studie aufzeigt, dass sich die Mitglieder der DGLR – wenngleich auch Optimierungswünsche geäußert werden, in einem äußerst hohen Maß an die DGLR gebunden fühlen. Ebenfalls

sehr positiv wird der wöchentliche Newsletter der DGLR beurteilt. Gleichzeitig zeigt sich allerdings, weshalb ich darauf hinweisen möchte, dass einem nicht unwesentlichen Anteil der Mitglieder nicht bewusst ist, dass es diese Serviceleistung der DGLR gibt. Die DGLR veröffentlicht in der Regel einmal wöchentlich (freitags) auf ihrer homepage www.dglr.de/ „DGLR newsletter“ Kurzmeldungen und Berichte über aktuelle Geschehnisse der Woche aus dem Bereich der Luft- und Raumfahrt. Es besteht darüber hinaus die Möglichkeit, sich kostenfrei als Service diesen Newsletter an seine E-Mail Adresse schicken

zu lassen, indem Sie auf dem dafür vorgesehenen Feld einfach Ihre E-Mail Adresse eingeben und sich anmelden. Wir möchten Ihnen damit das zeitaufwendige Sichten der Presse abnehmen und Sie auf dem aktuellen Status der Branchengeschehnisse halten. Ich bedanke mich nochmals für die zahlreiche Beteiligung an der Mitgliederbefragung. Glücklicher Gewinner des ersten Preises, der im Rahmen der Befragung durchgeführten Verlosung, ist übrigens Prof. Wilhelm Schneider, aus Wien – Herzlichen Glückwunsch!

Peter Brandt

INTERNATIONALE UND DGLR-VERANSTALTUNGEN



ISABE 2007

02.09.2007 – 07.09.2007 Beijing, China

First International Summer School on Global Satellite Navigation Systems

02.09.2007 – 09.09.2007 Berchtesgaden

International Radar Symposium (IRS 2007)

05.09.2007 – 07.09.2007 Köln



First CEAS European Air and Space Conference (CEAS 2007) (hosted by DGLR)

10.09.2007 – 13.09.2007 Berlin

17. DGLR-Nachwuchstagung

11.09.2007 Berlin

Tag der Luft- und Raumfahrt 2007

(bundesweite Veranstaltung)

16.09.2007 Köln

Aeromart Beijing

17.09.2007 – 23.09.2007 Beijing, China

Composites & RP Asia 2007

03.09.2007 – 05.09.2007 Hongkong, China

Airports 2007

19.09. – 20.09.2007 Warsaw, Poland

58th International Astronautical Congress

24.09.2007 – 28.09.2007 Hyderabad, India



37th IAF Studentenkonferenz

24.09.2007 – 28.09.2007 Hyderabad, India

One-on-One

24.09.2007 – 25.09.2007 Lindau



Workshop: Software-Architekturen für Onboardsysteme in der Luft- und Raumfahrt

09.10.2007 Garching



Fachausschusssitzung T5.4: Stand und Perspektiven der simulatorgestützten Systemgestaltung

18.10.2007 – 19.10.2007 Hamburg

AIRTEC 2007

23.10.2007 – 26.10.2007

Composites Europe 2007

06.11.2007 – 08.11.2007 Stuttgart

Positionierung und Navigation (POSNAV 2007)

06.11.2007 – 07.11.2007 Magdeburg



13. Stab-Workshop

14.11.2007 – 16.11.2007 Göttingen

DGLR – Symposium „Nachbar Flughafen“ auf der Aachen Aviation Convention

Im Oktober 2004 fand das DGLR – Symposium „Nachbar Flughafen“ erstmals statt, damals direkt am Flughafen Bremen. Von der DGLR bewusst als Fachbereichs-übergreifendes Thema gewählt, wurden die Fragestellungen adressiert, die sich aus dem Wachstum des Weltluftverkehrs an den Flughäfen ergeben. Ein deutlicher Schwerpunkt dieses ersten Symposiums lag bei Themen aus dem Flugzeugbau selber. Aus einer Teilnehmerbefragung ging hervor, dass es einen starken Wunsch nach Wiederholung dieser Veranstaltung gab.

Nun war es wieder soweit: Die RWTH Aachen University, das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt DLR und die DGLR veranstalteten zusammen die „Aachen Aviation Convention AAC“, ein organisatorisches Dach für Veranstaltungen auf dem Gebiet Luftfahrt am Standort Aachen. Vom 11. bis 13. Juni fand die AAC erstmals im Eurogress Aachen statt, unter der Schirmherrschaft von Prof. Dr. Szodruich als Vorstand Luftfahrt des DLR, Dr. Rüttgers, Ministerpräsident des Landes Nord-



Kongress-Empfang im Krönungssaal des Aachener Rathauses.

Die Programmkommission von „Nachbar Flughafen 2007“ setzte sich wiederum aus Vertretern von Airlines, Flugsicherung, Herstellern, Forschung und Hochschulen zusammen; dies spiegelt auch die zunehmende Orientierung der DGLR in Richtung der operationellen Luftfahrt wieder. Das Programm war entsprechend vielseitig, es wurden Themen des Flugzeugs wie Wirbelschleppel und Lärm, im Vergleich zu 2004 aber stärker noch Themen

Oberbürgermeister Dr. Linden schilderte die bewegte, immer vom europäischen Gedanken geprägte Geschichte Aachens. Prof. Szodruich verkündete in seiner Antwort hier erstmals offiziell, dass im Jahre 2009 der Deutsche Luft- und Raumfahrtkongress nach über 30 Jahren wieder in Aachen stattfinden wird.

Der DGLR – Fachbereich S1 „Luftverkehr“ unter Leitung von J.Schumacher hatte einen hervorragenden Stand im Vorraum des Eurogress aufgestellt, mit starkem Engagement der Fachausschussleiter, insbesondere von B. Kiefner von Airbus. Nach dem Luft- und Raumfahrtkongress 2006 in Braunschweig war es bereits das zweite Mal, dass dieser Fachbereich eine starke Eigeninitiative ergriffen hat. Der Stand spiegelte nicht nur die Aktivitäten des Fachbereichs wieder, sondern diente auch allgemein der DGLR als Informationsstand. Es ist zu wünschen, dass andere Fachbereiche diesem Vorbild folgen, vielleicht bereits zur CEAS – Conference im September in Berlin.

Moderiert von Prof. Henke fand zum Abschluss der Veranstaltung eine Podiumsdiskussion statt, mit den Podiumsmitgliedern Prof. Reichmuth DLR/RWTH, Frau C. Gotthardt von der FIS (Flug- und Industriesicherheit GmbH), Herr W. Klapdor, technischer Direktor vom Flughafen Köln-Bonn, Dr. Knörzner vom Kommissariat für Forschung und Technologie der Europäischen Kommission, und Dr. von Wrede, Director Environment bei Airbus. Sie gaben zunächst ihre inhaltlichen Statements zur Tagung und zum Thema „Nachbar Flughafen“ ab, und stellten sich anschließend den Fragen aus der Zuhörerschaft.



Teilnehmer an der Pressekonferenz (v.l.n.r.): Dr. von Wrede, Airbus, Dr. Knörzner, EU, Prof. Henke, DGLR/RWTH, Prof. Szodruich, DGLR/DLR.

rhein-Westfalen und W. Tiefensee, Bundesverkehrsminister. Während der ersten einhalb Tage veranstaltete das DLR und die RWTH Aachen die internationale Konferenz „Level of Service“ unter Leitung von Prof. Reichmuth, Institutsleiter des DLR und Lehrstuhlinhaber an der RWTH für das Flughafenwesen. Es folgte das DGLR – Symposium „Nachbar Flughafen 2007“, initiiert wie schon 2004 von Prof. Henke, Vorstandsmitglied der DGLR und Institutsleiter an der RWTH Aachen.

der Flugsicherung, der Flughäfen und des Gesamttransportsystems diskutiert. Die Eröffnung erfolgte durch den 1. Vorsitzenden der DGLR und Vorstand Luftfahrt des DLR, Prof. Dr. Szodruich, der den ausdrücklichen Wunsch der DGLR weitergab, sich auf dem Gebiet Lufttransportsystem stärker engagieren zu wollen. Nach einem geselligen Beisammensein im Eurogress am ersten Abend fand am 12. Juni. abends der Empfang im Krönungssaal des Aachener Rathauses statt. Der



Inhaltlich hat sich gezeigt, dass die Adressierung der System-Aspekte in der Luftfahrt nicht nur in die Reden einiger Vorstände Einzug gehalten hat, sondern dass hier ein starkes Interesse aller am Luftverkehr Beteiligten vorliegt. Hervorzuheben dabei sind einerseits Beiträge zum Thema Sicherheit („security“), das weiter an Bedeutung gewinnen wird, sowie gesamtheitliche Ansätze wie das Luftverkehrssystem QICE, ein Leitkonzept zu einem kurzstartfähigen, leisen Commuter-Flugzeug, das von Airbus, dem DLR und einigen Hochschulen bearbeitet wird. Hierzu gab es interessante Beiträge, bis hin zur Einbindung von Regionalflugplätzen mithilfe von QICE. In der Podiumsdiskussion nach Neuheiten befragt, waren es vor allem diese beiden Themen Security und QICE, die besondere Erwähnung bei den Beteiligten fanden.

Daneben wurde die zunehmende Bürokratisierung auch auf europäischer Ebene als Hemmschuh für weiteres Wachstum gesehen. Aber auch der Wunsch nach weiteren übergeordneten Aktivitäten wurde artikuliert, zum Beispiel durch Veranstaltungen wie „Nachbar Flughafen“. Hier sollten auch in Workshops die Interessenkonflikte herausgearbeitet, und daraus neue Lösungsansätze abgeleitet werden. Alle Teilnehmer forderten daher einen engen Zusammenschluss aller am Luftverkehr Beteiligten, sowie eben neue „out of the box“ –



Podiumsdiskussion (v.l.n.r.): Moderator Prof. Henke, Teilnehmer Prof. Reichmuth, DLR/RWTH, C. Gotthardt, FIS, W. Klapdor, CGN, Dr. Knörzer, EU, Dr. von Wrede, Airbus

Denkansätze, da eine reine Weiterentwicklung der heutigen Vorgehensweisen keine nachhaltigen Lösungen verspricht. Vermisst wurde eine stärkere Einbindung von Zulassungsbehörden und der Politik; dies sollte bei der nächsten Veranstaltung Beachtung finden. Das Image der Luftfahrt ist auch wegen der aktuellen Klimadiskussionen weniger positiv, was aber der Entwicklung der letzten Jahre in den Bereichen Emissionen und Lärm keine Rechnung trägt. Daher wurde hervorgehoben, dass die Luftfahrt eine unabdingbare Dienstleistung für die mobile Gesellschaft hervorbringt und alle Beteiligten diesen Aspekt, der manchmal in Lärmbeschwerden oder Landebahngenehmigungsverfahren

untergeht, in Diskussionen deutlich betonen sollten.

Eine Fragebogenaktion bei den Teilnehmern der Aachen Aviation Convention ergab, dass die Zuhörer die Veranstaltung als sehr bereichernd, als notwendig und als unbedingt wiederholenswert empfanden. Damit hat sich „Nachbar Flughafen“ als Markenzeichen für ein Veranstaltungsangebot der DGLR etabliert. Die DGLR wird dem Wunsch nach weiteren Veranstaltungen dieser Art innerhalb der nächsten Jahre nachkommen, sowohl über Ideen erzeugende Workshops als auch über Lösungen präsentierende Symposien.

XXX Autor ?

Mitgliederbefragung

Ergebnis Mitgliederbefragung

Die DGLR-Mitgliederumfrage 2007 wurde mit der Zeitschrift Luft- und Raumfahrt (Ausgabe 1/2007) an alle DGLR-Mitglieder verschickt. Erstmals wurde die Meinungsumfrage mit einer Gewinnmöglichkeit gekoppelt, um den Anreiz des Mitwirkens zu erhöhen und auch um zumindest einigen Mitgliedern eine Anerkennung zukommen zu lassen. Einsendeschluss war der 31. Januar 2007. Die Fragebögen konnten postalisch zurückgeschickt oder gefaxt werden, darüber hinaus war es möglich, den Fragebogen online auszufüllen. Diesen Weg nutzten 29 % der Beurteiler.

1. Mitgliederstatistik/ Demografische Daten

Insgesamt nahmen 114 Mitglieder an der Befragung teil, das sind absolut gesehen 30 Personen mehr, als bei der Umfrage, die im Jahr 2000 durchgeführt wurde, sie hatte einen Rücklauf von 84 Personen. Wenig überraschend zeigt sich in der diesjährigen Umfrage, dass von den Mitwirkenden 109 Personen männlich und nur 5 weiblich sind. Die Altersspanne des Geburtsjahres reicht von 1918 bis 1986. Zu 53,4 % stammen die Befragten aus dem Bereich der Luftfahrt, zu 20,2 % aus der Raumfahrt und zu 12,3 % aus beiden Bereichen gleichzeitig. 12,3 % der Befragten haben die Frage nicht beantwortet. Darüber hinaus zeigt sich, dass unter den Befragten mit 32,4 % der

größte Anteil aus der Industrie stammt, gefolgt von 26,3%, die an Universitäten tätig sind und 14,9% aus der Forschung. Fast die Hälfte der Befragten (49,2 %) führen eine Mitgliedschaft als ordentliches Mitglied. 10,5 % der Befragten haben gleichzeitig eine Mitgliedschaft im VDI oder in der GAMM und 11,4 % führen gleichzeitig eine Mitgliedschaft in der AIAA. 10,5 % der Befragten befinden sich in der Ausbildung.

2. Gesamtergebnisse Strukturen 2.1 Bezirksgruppen

Die Befragten wurden gebeten, ihre Zufriedenheit mit der Bezirksgruppenstruktur anhand der Skalierung nach dem Schulnotenprinzip zu benennen. Dabei wurde über alle, die die Frage



beantwortet haben (N = 91) ein Durchschnittswert von 2,3 erzielt. Es ist exakt der gleiche Wert, der in der Mitgliederbefragung im Jahr 2000 ermittelt wurde. Weiterhin zeigt sich, dass 17,5 % der Befragten die Bezirksgruppen überhaupt nicht kennen. 20,2 % der Befragten sind aktiv in einer Bezirksgruppe und sogar 46,5 % signalisieren ein Interesse oder teilweises Interesse, in einer Bezirksgruppe aktiv mitzuwirken. Dieser relativ hohe Wert kann in geeigneter Art und Weise genutzt werden, um bei Bedarf weitere Mitglieder für die Bezirksgruppen zu gewinnen – er reflektiert, dass unter den Mitgliedern das Potential vorhanden ist.

Weiterhin sagen 36 % der Befragten, ihre Erwartungen an die Arbeit der Bezirksgruppen seien erfüllt, 51 % geben an, sie sei teilweise erfüllt und für 13 % der Befragten ist sie nicht erfüllt. Inhaltlich zeigt sich dabei das größte Defizit hinsichtlich Events und Vorträge seitens der Bezirksgruppen, ein Punkt, der vor allem von denjenigen, dessen Erwartung nur unzureichend erfüllt ist, gefordert wird. Der Aspekt „Publikationen“ zeigt sich dabei vergleichsweise weniger wichtig. Weiterhin ist ein Anliegen, welcher den Kommentaren zu entnehmen ist, Networking Events zu etablieren.

2.2 Fachgremien

Bei der Ermittlung der Zufriedenheit der Fachgremienstruktur der DGLR zeigt sich mit einem Durchschnittswert von 2,5 über alle, die diese Frage beantwortet haben

(N = 80) ein etwas schlechterer Wert, als bei der allgemeinen Bewertung der Bezirksgruppen. Gemessen an der Gesamtbewertung der Fachgremien aus dem Jahr 2000 (2,7) ist jedoch eine Verbesserung erkennbar. Immerhin haben fast 14 Prozent der Befragten die Note 4 und schlechter vergeben und zeigen sich somit als deutlich unzufrieden. Knapp 30% der Befragten geben an, die Fachgremienstruktur erst gar nicht zu kennen. 46,8 % der Befragten, also fast die Hälfte, geben an, das Angebot der Fachgremien zu nutzen, allerdings sind nur 14 % der Befragten auch aktives Mitglied in einem Fachgremium. Aber auch hier zeigt sich mit insgesamt 43,8 % ein hohes Potential an Mitgliedern, die Interesse oder teilweises Interesse an einer Mitgliedschaft signalisieren.

Gemäß der gestützten Beschreibung des Angebots der Fachgremien, werden sie als durchaus „informativ“, „kompetent“ und „interessant“ bewertet, die Attribute „innovativ“ und „umfassend“ bewegen sich vergleichsweise eher im mittleren Bewertungsniveau.

Für 28% der Befragten sind die Erwartungen an die Arbeit der Fachgremien erfüllt, für 61% sind sie teilweise erfüllt und für 11% sind sie nicht erfüllt, es zeigt sich eine ganz ähnliche Verteilung, wie sie bei der Beantwortung der Bezirksgruppen vorliegt. Unter den Befragten, bei denen die Erwartungen unzureichend erfüllt sind, ist erkennbar, dass in einem hohen Maß zusätzliche Informationen auf der Homepage erwünscht sind. Aus den Kommentaren wird deutlich, dass Kooperationen mit Industrie und Firmen sowie spezifische Fortbildungen vermisst werden.

2.3 Jugendarbeit

30% der Befragten geben an, dass die DGLR ihre Erwartungen hinsichtlich der Jugendarbeit erfüllt und 35 % sagen, dass sie teilweise erfüllt sind. Für 10% der Befragten erfüllt die DGLR ihre Erwartungen in diesem Aspekt nicht und immerhin 25%, also ein Viertel der Befragten sind über die Jugendarbeit nicht informiert. Für diejenigen, die mit der Jugendarbeit der DGLR nicht zufrieden sind, ist vor allem die Förderung von Studentengruppen wichtig. Aus den Kommentaren sind Vorschläge, wie bspw. Reklame in Gymnasien und allgemein mehr Aktivitäten an Schulen/Hochschulen aufgeführt. Dieser Punkt muss beachtet werden, sollte allerdings nicht überbewertet werden, da der Anteil derjenigen, dessen Erwartungen nicht erfüllt sind, mit 10 % niedrig ausfällt.

2.4 Zusammenarbeit mit Vereinen

Für insgesamt 58% erfüllt die DGLR hinsichtlich der Zusammenarbeit mit anderen Vereinen ihre Erwartungen ganz bzw. teilweise, nur 8% geben an, dass ihre Erwartungen nicht erfüllt sind. Doch auch hier zeigt sich mit 34 %, also gut einem Drittel der Befragten, ein hoher Anteil, der über diese Aktivitäten nicht informiert ist. Es ist empfehlenswert, Wege zu finden, die die Aktivitä-

ten der DGLR transparenter darstellen und aufzeigen lassen, damit insbesondere auch ihre Mitglieder darüber informiert sind.

2.5 Fachausrichtung

Bei der Frage, wie ausgewogen die Befragten die DGLR sehen, zeigt sich, dass mit 60% ein großer Anteil die DGLR als ausgewogen empfindet. 13% der Befragten empfinden die DGLR als zu luftfahrtlastig und 9% als zu raumfahrtlastig. Weitere 11% meinen, die DGLR sei zu wissenschaftsbezogen und 7% sagen, sie sei zu anwenderorientiert. Zusammenfassend kann hier festgehalten werden, dass neben den etwa gleich verteilten kleineren Streuungen, der Hauptteil der Mitglieder die DGLR als eine ausgewogene Einrichtung empfinden.

3. Internetauftritt

Die Befragten wurden gebeten, anhand des Schulnotenprinzips den Internetauftritt, insofern bekannt, zu beurteilen. Der ermittelte Durchschnittswert über diese Gruppe liegt mit 2,4 (N = 90) in einem zufrieden stellenden, aber auch optimierungswertem Bereich. In der früheren Studie 2000 wurde der Aspekt Internetpräsenz beurteilt und erhielt einen Durchschnittswert von 2,3.

Innerhalb der Benotung zeigt sich, dass mehr als die Hälfte der Befragten die Note 2 vergeben haben und fast ein Drittel die Note 3. Mit insgesamt 77% der Befragten, die den Internetauftritt kennen, zeigt sich erfreulicherweise, dass ein großer Teil der Mitglieder sich auch tatsächlich auf dieser Seite bewegen. Bei der gestützten Frage nach den Attributen des Internetauftritts wird deutlich, dass er in hohem Maße als „informativ“, „kompetent“ und „aktuell“ empfunden wird, vor allem allerdings die Aspekte „innovativ“ und „umfassend“ wurden vergleichsweise schlechter bewertet. Derzeit wird der Internetauftritt optimiert.

4. Fachzeitschrift Luft- und Raumfahrt

Die Mitwirkenden wurden gebeten, auch die Fachzeitschrift Luft- und Raumfahrt nach dem Schulnotenprinzip zu beurteilen. Sie erhält, wie auch schon



im Jahr 2000, einen Durchschnittswert von 2,1 (N = 113). Dabei geben 95,6 % der Befragten an, diese Zeitschrift regelmäßig zu lesen, was ein deutliches Indiz von einer äußerst hohen Akzeptanz dieses Formates ist. 4,4 % der Befragten lesen die Zeitschrift gelegentlich und 0 % gaben an, sie gar nicht zu lesen. Allerdings existieren für 38,5 % der Befragten noch Bereiche bzw. Aspekte, die in der Zeitschrift nicht abgedeckt sind. Aus den Kommentaren wird deutlich, dass dieses besonders ein Mangel an internationalen Informationen, vergleichende Berichterstattung und vereinzelt Tiefgang sei.

Die gestützte Beurteilung der Fachzeitschrift **Luft- und Raumfahrt** reflektiert, dass sie in einem sehr hohen Maße als „informativ“ angesehen wird, die Attribute „aktuell“ und „kompetent“ erhalten sehr zufrieden stellende Bewertungen. Aber auch hier zeigen sich die Aspekte „innovativ“ und „umfassend“ als ausbauwürdig.

Das inhaltliche Interesse an der Zeitschrift liegt vordergründig am Luftfahrt-Teil, erfreulicherweise gefolgt von der DGLR-Mitteilung. Weiterhin zeigt sich, dass 21 % der Befragten bis zu 25 % der Zeitschrift nutzen, knapp die Hälfte sich mit 25 – 50 % der Zeitschrift beschäftigen, immer noch ein Viertel mit 50 – 75 % und weitere 10 % der Befragten lesen die gesamte Zeitschrift. Die Hälfte der Befragten geben an, die Zeitschrift an weitere Personen weiter zu geben. Sowohl die relativ hohe anteilmäßige Nutzung der Zeitschrift, als auch das Weitergabeverhalten sind ebenfalls Indizien, die eine hohe Akzeptanz dieses Mediums aufzeigen.

5. DGLR-Mitteilungen

Eine Benotung der DGLR-Mitteilung wurde an dieser Stelle nicht vorgenommen, zumal die Fachzeitschrift **Luft- und Raumfahrt**, dessen Bestandteil die Mitteilung ist, benotet wurde. Vielmehr wurde danach gefragt, wie die Umstellung, dass die DGLR-Mitteilung nun kein eigenes Medium mehr darstellt, sondern in die **Luft- und Raumfahrt** eingebunden ist, bewertet wird. Dabei zeigt sich eine sehr positive Bewertung: 58 % der Befragten empfinden die Umstellung als besser, 35 % als gleich gut und nur 7 % empfinden sie als schlech-

ter. Die Minderheit, die die Umstellung als schlechter einstufen, begründen ihre Meinung damit, dass im hinteren Teil der **Luft- und Raumfahrt** die Mitteilung nicht wahrgenommen werde und der Heftumfang somit zunehme. Mit 13,2 % der Befragten weiß ein kleiner Anteil der Befragten nicht, dass die DGLR-Mitteilung nun in der **Luft- und Raumfahrt** eingebunden ist, es sollte dennoch erstrebenswert sein, dass jedes Mitglied diese Information kennt.

6. Aerospace Science & Technology (AST)

Die Nutzung der AST fällt recht verhalten aus, nur 8,7 % lesen sie regelmäßig, 21 % gelegentlich und 70,3 % gar nicht. Fast 60 % der Befragten ist nicht bekannt, dass man als DGLR-Mitglied die AST mit Rabatt beziehen kann, allerdings nutzt von den verbleibenden 40,7 % der Befragten, die diese Information kennen, mit nur 10 % ein sehr kleiner Teil, diese Sonderkondition.

Schließlich zeigt sich, dass offensichtlich 62,4 % der Befragten mit der Printmediensituation in Deutschland zufrieden sind, sie vermissen keine weitere nationale Zeitung.

7. Luft- und Raumfahrtkongress

Der deutsche Luft- und Raumfahrtkongress wird insgesamt mit der Durchschnittsnote 2,2 (N = 73) bewertet. Im Vergleich zur Studie, die im Jahr 2000 durchgeführt wurde, verschlechtert er sich damit um 0,2 Punkte. Gut 50 % bewerten ihn mit der Note 2, 30 % mit der Note 3, 16,4 % vergeben die Note 1. Unter den Befragten zeigt sich, dass insgesamt 65 % den Kongress regelmäßig oder gelegentlich besuchen, 35 % besuchen ihn gar nicht – häufig werden Kosten- oder Zeitgründe als Ursache angegeben. Der Aspekt, dass der Kongress stets in wechselnden Städten durchgeführt wird, trifft zu 100 % auf Gefallen. Darüber hinaus wird der Kongress in hohem Maße als „informativ“ und „kompetent“, aber auch als „interessant“, „aktuell“ und „umfassend“ bewertet. Der Aspekt „innovativ“ fällt wiederholt vergleichsweise schlechter aus.

Auf die Frage, ob beim Kongress Bereiche fehlen, antworten drei Viertel der

Befragten mit nein, ein Viertel vermischen zusätzliche Bereiche. Aus den Kommentaren ist dabei kein Schwerpunkt erkennbar, es handelt sich vielmehr um eine Anzahl verschiedener Einzelnenungen, die subjektive Belange reflektieren.

Auf die Frage, ob eine weitere nationale oder internationale Konferenz vermisst wird, antworten 96 % mit „nein“. Die große Mehrheit äußert sich demzufolge als zufrieden mit der Situation an angebotenen nationalen und internationalen Konferenzen.

Hinsichtlich weiterer in Deutschland angebotener Kongresse und Veranstaltungen zeigt sich bei den Befragten folgende Rangreihe hinsichtlich der Teilnahme: Veranstaltungen der AIAA, ICAS, CEAS, IAC, ISABE und ERF. Wobei insgesamt die Teilnahme verhalten ausfällt und deutlich unter der des Luft- und Raumfahrtkongresses liegt.

8. Wöchentlicher Newsletter

Der als Service für die Mitglieder zusammengestellte wöchentliche Newsletter findet insgesamt mit einer durchschnittlichen Bewertung von 1,9 (N = 63) eine sehr gute Akzeptanz. Innerhalb der Notenverteilung zeigt sich, dass 25 % der Bewerter die Note 1 vergeben, 57 % die Note 2 und 14,5 % die Note 3. Auch das Nutzungsverhalten reflektiert die durchaus positive Resonanz des Newsletters: 73 % der Befragten geben an, den Newsletter regelmäßig oder gelegentlich zu nutzen. Allerdings ist nur gut der Hälfte bekannt, dass dieser Newsletter im wöchentlichen Turnus erscheint. Die gestützte beschreibende Beurteilung des Newsletters zeigt, dass er in sehr hohem Maße als „informativ“, „aktuell“ und „interessant“ beschrieben wird, vergleichsweise weniger zutreffend empfinden die Befragten das Attribut „umfassend“ – offensichtlich sollte der Newsletter aus ihrer Sicht ausführlicher sein.

Autor

(Fortsetzung folgt in Heft 6-2007)

Der Flugsicherheit verpflichtet: Die Vereinigung Cockpit im Kurzporträt

Die Vereinigung Cockpit e.V. (VC) ist der Berufsverband der Verkehrsflugzeugführer in Deutschland. Oberstes Ziel der VC ist die Erhöhung der Sicherheit im Luftverkehr. Darüber hinaus liegt der Fokus auch in der Wahrung und Verfolgung der berufspolitischen und tariflichen Interessen der ordentlichen und außerordentlichen Mitglieder. Die VC ist unabhängig und verfolgt keinerlei wirtschaftliche Zwecke. Gegründet wurde die VC als Interessengemeinschaft und Fachverband im Jahr 1969. Nach inzwischen knapp 40 sehr erfolgreichen Jahren ist die VC der einzige durchsetzungsfähige Berufsverband für Verkehrspiloten in Deutschland. Derzeit sind etwa 8.000 deutsche Piloten Mitglied in der VC, was in den meisten Fluggesellschaften einem Organisationsgrad von mehr als 80 Prozent entspricht. Die Vereinigung Cockpit steht allen Berufs- und Verkehrspiloten in Deutschland offen. Es gibt zudem auch die Möglichkeit, förderndes Mitglied zu werden.

Von Piloten – für Piloten, so lautet die Devise.

Wichtigstes und höchstes Gremium der Vereinigung Cockpit ist die Mitgliederversammlung. Diese kontrolliert und entlastet den Präsidenten und seinen Vorstand, der die Interessen der Mitglieder nach außen hin vertritt und die Richtlinien der VC-Arbeit bestimmt. Der Beirat ist die ständige Vertretung der Mitgliedschaft gegenüber dem Vorstand und hat unter anderem die Aufgabe, den Vorstand bei der Festlegung der Richtlinien der Vereinspolitik und Vereinsarbeit zu beraten und ihm dazu Empfehlungen zu geben. Der Beirat wählt außerdem den hauptamtlichen Vorstand Tarifpolitik. Der Präsident und ehrenamtliche Vorstand wird von den ordentlichen Mitgliedern alle 3 Jahre per Briefwahl gewählt. Ehrenamtlich engagieren sich rund 230 Piloten in den 16 Facharbeitsgruppen und 12 Tarifkommissionen der Vereinigung Cockpit. Die Arbeitsgruppen decken alle relevanten Sachgebiete in der Zivilluftfahrt ab. Dazu gehören z.B. die Arbeitsgruppen Flugunfallanalyse und -prävention, Flugzeugdesign und Betrieb, Air Traffic Services, Flughafenausstattung, Flugmedizin, Luftrecht, Training, Sicher-



BU

heit und Strahlenschutz. Diese VC-Experten verfügen über ein breit angelegtes Praxiswissen und tauschen sich regelmäßig national wie international aus. So entwickelt man weltweit einheitliche Interessen und Forderungen aller Piloten – zum Wohle der Luftfahrt, der Passagiere und der Crews – und wirkt entweder direkt oder über einen europäischen oder einen internationalen Pilotenverband auf Hersteller, Airlines und Entscheidungsträger ein, um in Zeiten der Kostensenkungsprogramme die Sicherheit im Luftverkehr im Blick zu behalten. Dies wird zunehmend schwieriger.

Mit der tarifpolitischen Verselbständigung im Jahr 1999 wurde die VC auch eine unabhängige Gewerkschaft. Seitdem führt die Vereinigung Cockpit – äußerst erfolgreich – Tarifverhandlungen in eigener Regie, maßgeschneidert für die spezielle Belange jeder einzelnen Fluggesellschaft und deren Piloten. Basis hierfür ist die Arbeit der ehrenamtlichen Tarifkommissionen in fast allen deutschen Flugbetrieben. Gewählte Piloten aus den eigenen Fluggesellschaften verhandeln mit ihrem jeweiligen Arbeitgeber ihre tarifpolitischen Forderungen. Diese Tarifkommissionen haben dabei die volle Rückendeckung der Pilotenschaft ihrer Airline hinter sich. Mit dieser Macht verantwortlich im Sinne der Piloten umzugehen ist ebenso Teil der VC-Erfolgsgeschichte.

Die fast unkontrollierte Liberalisierung und Globalisierung des Luftverkehrs verlangt nach durchsetzungsfähigen, starken Dachverbänden oder Kooperationen der Piloten. Als aktives Mitglied im Europäischen Pilotenverband ECA

(European Cockpit Association) sowie im Weltpilotenverband IFALPA (International Federation of Air Line Pilots' Associations) trägt die VC zur Bündelung der Interessen bei, um sich auch international einbringen zu können, beispielsweise bei der Europäischen Union und ihrer Europäischen Flugsicherheitsagentur (EASA) oder der ICAO (International Civil Aviation Organization). Die VC pflegt ebenso diverse bilaterale Bündnisse mit anderen Pilotenverbänden. Wenn sich beispielsweise eine deutsche Fluggesellschaft an einer anderen europäischen oder internationalen Fluggesellschaft beteiligt oder diese übernimmt, ist es das Ziel dieser Bündnisse zu verhindern, dass die jeweiligen Piloten gegeneinander ausgespielt oder unter Druck gesetzt werden, was bis dato sehr gut gelingt.

Ohne die jahrzehntelange und zielstrebige Arbeit der ehrenamtlichen, aktiven Mitglieder gäbe es heute keine gesetzliche Regelungen zum Strahlenschutz für das fliegende Personal und Dank der VC-Mängelliste, bei der die deutschen Verkehrsflughäfen jährlich überprüft und bewertet werden, gelten die deutschen Flughäfen als weitestgehend mangelfrei. Auch das aktuellste Projekt der Vereinigung Cockpit reiht sich in diese Philosophie ein: Unter dem Titel und Motto „Sicherer Himmel 2007“ tritt die VC mit gezielten Forderungen an Politik, Airlines und Hersteller, um die Sicherheit des Luftverkehrs in einem sich ständig ändernden Markt weiterhin auf dem größtmöglichen Niveau zu sichern. Zu den Forderungen zählen: Eine neue und verbesserte Technik im Cockpit für die Orientierung am Boden, die Aufklärung über und Berücksichtigung von Fatigue, Bedenken bei der Einführung einer neuartigen Fluglizenz, der Multi Crew Pilot Licence (MPL), aber auch die Enthaltung von Ersthelfern bei medizinischen Notfällen an Bord. Die Initiative „Sicherer Himmel“ ist als fortlaufende Aktion gedacht und wird auch 2008 fortgesetzt. Ein Team festangestellter Mitarbeitern komplettiert die Geschäftsstelle der Vereinigung Cockpit im hessischen Neu-Isenburg. Weiterführende Informationen finden sich unter www.VCockpit.de.

Vereinigung Cockpit



Bitte nicht vergessen: Beitrag 2007 überweisen!

Sehr geehrtes Mitglied,

der jährliche Mitgliedsbeitrag ist gemäß § 6.3 Satzung **jeweils im ersten Quartal** zur Zahlung fällig. Falls Sie keine Einzugsermächtigung erteilt haben bzw. den Beitrag für das laufende Jahr noch nicht überwiesen haben, bitten wir Sie, Ihren Mitgliedsbeitrag 2007 auf eins der folgenden DGLR-Konten zu überweisen:

HypoVereinsbank Bonn: BLZ: 380 200 90, Konto-Nr.: 3 403 718
 IBAN: DE86 3802 0090 0003 4037 18 BIC: HYVEDEMM402

Sparkasse KoelnBonn*: BLZ: 370 501 98, Konto-Nr.: 29 002 755
 * (neue BV seit 01.06.2006) IBAN: 69 3705 0198 0029 0027 55 BIC: COLSDE33

Postbank Köln: BLZ: 370 100 50, Konto-Nr.: 2139 19 508
 IBAN: DE78 3701 0050 0213 9195 08 BIC: PBNKDEFF

Beitragshöhe:

Ordentliche Mitglieder 100,00 EUR
 - bei gleichzeitiger Mitgliedschaft in VDI oder GAMM 80,00 EUR*)
 - bei gleichzeitiger Mitgliedschaft im AIAA 75,00 EUR*)
 *) bitte geben Sie Ihre Mitgliedsnummer an oder senden Sie uns eine Kopie Ihres Mitgliedsausweises.

In der Ausbildung befindliche Mitglieder 25,00 EUR
 (max. bis zur Vollendung des 28. Lebensjahres, unter Vorlage einer gültigen Studienbescheinigung. Dieser Nachweis muss jährlich neu erbracht werden).

Wir würden es sehr begrüßen, wenn Sie sich für die Teilnahme am Bankeinzugsverfahren entschieden. Bitte verwenden Sie hierfür die nachfolgende Einzugsermächtigung und senden Sie diese an die:

DGLR-Geschäftsstelle, Godesberger Allee 70, 53175 BONN



Einzugsermächtigung

Hiermit ermächtige(n) ich/wir die DGLR widerruflich, den von mir/uns zu entrichtenden jährlichen Mitgliedsbeitrag in Höhe von _____ EUR sowie eine zusätzliche Spende in Höhe von _____ EUR bei Fälligkeit zu Lasten meines/unseres Girokontos bei der

_____ genaue Bezeichnung des kontoführenden Kreditinstituts

_____ Kontonummer

_____ Bankleitzahl

mittels Lastschrift einzuziehen.

_____ Kontoinhaber - falls abweichend

Falls mein Konto die erforderliche Deckung nicht aufweist, besteht seitens des kontoführenden Kreditinstituts keine Verpflichtung zur Einlösung.

_____ Name, Vorname

_____ Straße, Hausnummer

_____ PLZ, Ort

_____ Ort, Datum

_____ Unterschrift



PERSONALIA

Neue Mitglieder

Ordentliche Mitglieder

Dipl.-Ing.
Eckhard Anton
Erkrath

Göktürk Barutcu
Immenstadt

Adil Deymen
Donauwörth

Gijs Doeglas
München

Dipl.-Ing.
Matthias Lauterbach
Berlin

Dipl.-Ing.
Jürgen Quest
Rösrath

Dr.-Ing.
Thorsten Raible
Hamburg

Dipl.-Ing.
Christoph Steindl
Neu-Ulm

Helge Tollmann
Ehingen

Riccardo Vascotto
Immenstadt

Dipl.-Ing. (FH)
Bernd Vöhringer
Lichtenstein

Alexander Weiß
Aachen

Sven Angermann
Berlin

Stefan Brieschenk
Thierhaupten

In Ausbildung befindliche Mitglieder

Moritz Ellerbeck
Augsburg

Simon Flashaar-Bloedorn
Stuttgart

Martin Gehler
Köln

Michael Gerstmeier
Landsberg am Lech

Ratger Herzog
Bremen

Bastian Hohmann
Donauwörth

Tobias Hurt
München

Christine Klei
Aachen

Tobias Kratzer
Nordendorf

Sebastian Malzahn
Berlin

Ingo Martin
Aachen

Claas Olthoff
München

Andreas Prosch
Kösching

Jan Reerink
Aachen

Philipp Reiß
Bremen

Sebastian Ritz
Augsburg

Kiril Sipkov
Aachen

Florian Thamm
Aachen

Alexander Uryu
Stuttgart

Tim Wiedemann
Augsburg

Jonathan Wisdom
Aachen

Marina Wolff
Ellgau

Michael Zibert
Augsburg

Geburtstage Oktober 2007 – November 2007

60 Jahre

02.10.1947
Dr.-Ing.
K. Dieter Kricke
Hamburg

12.10.1947
Prof. Dr.-Ing.
Wilhelm Hanel
Dresden

15.10.1947
Dipl.-Ing.
Manfred Degener
Bovenden

16.10.1947
Werner Reintl
Vaterstetten

16.10.1947
Joachim Sauer
Neubeuern

65 Jahre

18.10.1942
Dipl.-Ing.
Rainer Schäfer
Walzbachtal

20.10.1942
Prof. Dr.-Ing.
Joseph Lahr
LU-Koerich

21.10.1942
Dr.-Ing.
Günter Binder
Friedrichshafen

27.10.1942
Dipl.-Ing.
Heinz Nedderhoff
Bohnte

30.10.1942
Dipl.-Ing.
Helmut Kurtz
Stuttgart

14.11.1942
Dr.
Hanna von Hoerner
Schwetzingen

19.11.1942
Prof. Dr.-Chem.
Ramon Carreras-Planells
ES-Barcelona

27.11.1942
Dipl.-Ing.
Hansjochen Bösch
Bremen

28.11.1942
Dr.-Ing.
Bernd Sträter
Immenstaad

29.11.1942
Dipl.-Ing.
Josef Thomas
Braunschweig



29.11.1942
Dipl.-Ing.
Walter Riha
Bonn

30.11.1942
Dr.rer.pol. Dipl.-Ing.
Dipl.-Wirtsch.-Ing.
Hans-Henning Thiele
Buxtehude

70 Jahre

02.10.1937
Dr.
Rudi Meier
Klitzschen

08.10.1937
Dipl.-Ing.
Erwin Kunz
Sauerlach

15.11.1937
Dipl.-Ing.
Arnold Gaßmann
Rheinbach

18.11.1937
Brigadegeneral a.D.
Hubert Merkel
St. Augustin

75 Jahre

03.10.1932
Dipl.-Ing.
Bernhard Huinink
Markdorf

13.10.1932
Prof.Dr.-Ing.
Fred Thomas
Braunschweig

80 Jahre

05.10.1927
Dr. Dipl.-Chem.
Ernst Brodkorb
Ludwigshafen

28.11.1927
Dr.-Ing.
Dietrich W. Fellenz
USA-San Jose

81 Jahre

22.11.1926
Dipl.-Ing.
Jochem Rennert
Düsseldorf

28.11.1926
Dipl.-Ing.
Gerhard Janus
Altötting

82 Jahre

29.10.1925
MinDirig a.D. Dr.phil.
Wolfgang Finke-Osiander
Wachtberg

03.11.1925
Dipl.-Ing.
Franz Weiß
München

04.11.1925
Dr.phil.
Helmut Koch
Pöcking

15.11.1925
Dipl.-Ing.
Walter E. Hecker

83 Jahre

10.10.1924
Dipl.-Ing. Dir.LBA i.R.
Karl Kössler
Cremlingen

03.11.1924
Dipl.-Ing.
Franz A. Fuchsloch
Tettngang

84 Jahre

18.11.1923
Dr.rer.nat.
Ilja Hiller
Troisdorf

23.11.1923
Prof. Dipl.-Ing.
Kurt Grabemann
Ritterhude

85 Jahre

04.11.1922
Joachim Hermann
Aying

88 Jahre

14.10.1919
Dr.med.
Manfred Hoffrichter
Lindau

89 Jahre

12.10.1918
Prof. Dr.-Ing.
Helmut Zeller
Aachen

93 Jahre

23.11.1914
Obering. Major a.D.
Erich Du Vernoy
Weilheim

100 Jahre

21.10.1907
MinDirig a.D. Dr.-Ing.
Fritz Engelmann
Bonn

Verstorbenenliste

Prof. Dr.-Ing. Olaf Volkersen, Baden-Baden
15.09.1907 – 06.03.2007

Nachruf für Olaf Volkersen

Olaf Volkersen kam vor ziemlich genau 99einhalb Jahren auf die Welt, nämlich am 15. September 1907 in Hamburg. Sein Vater war Ingenieur, seine Mutter Gymnastiklehrerin. Er ging in Hamburg zur Schule. Während des ersten Krieges erlebte die Familie schwierige Zeiten. Im Winter 1917 gab es monatelang nur Rüben zu essen. Als Olaf Volkersen 12

Jahre alt war, trennten sich seine Eltern. Nach dem Abitur ging Olaf Volkersen für ein Jahr als Praktikant zu den Junkers Flugzeug- und Motorenwerken in Dessau. In dieser Zeit lernte er das Flugzeugbauen und das Arbeitsleben in der Industrie von seiner praktischen Seite kennen. Viele Jahre später hat er beispielsweise davon erzählt, dass er wäh-

rend dieses Praktikums einmal einen fehlenden Niet anbringen sollte und ihm dies erst nach vier oder fünf Versuchen, in denen die Bohrung für den Niet immer größer wurde, gelang. Nach dem Praktikum bei Junkers in Dessau ging er nach München und studierte an der dortigen technischen Hochschule theoretischen Maschinenbau. Nach dem



Diplom arbeitete er an Schwingungsproblemen von Triebwerkaufhängungen. Die Theorie, die er experimentell verifizieren sollte, erwies sich aber als irrig. Daher führten diese Arbeiten nicht zu dem angestrebten Erfolg.

Anfang 1934 trat Olaf Volkersen als Statiker bei den Heinkel-Werken ein, zunächst in Warnemünde und später in Rostock. Dort wurde ihm als jungem Ingenieur die Aufgabe übertragen, eine Theorie des ihm vorgesetzten, älteren Kollegen zur Verbesserung der Tragflächen des Flugzeugs Heinkel 111 in die Praxis umzusetzen. Dies gelang ihm mit dem beachtlichen Erfolg einer Steigerung der Belastbarkeit der Tragflächen um über 100 %.

Aus jener Zeit resultiert eine frühe wissenschaftliche Arbeit, nämlich ein werkinterner Untersuchungsbericht, mit dem eine vorliegende Theorie über den ebenen Blechwandträger mit sehr dünnem Stegblech auf zylindrische Röhren übertragen wurde. Dieser Untersuchungsbericht wurde durch einen damals führenden Ingenieur innerhalb eines Vortrags publiziert.

Olaf Volkersen arbeitete etwa elf Jahre lang als Statiker bei den Heinkel-Werken. In jener Zeit machte der Flugzeugbau rasante Fortschritte. Olaf Volkersen war an der statischen Berechnung für zahlreiche Heinkel-Flugzeuge maßgebend beteiligt. Seine Untersuchungen führten zu Flügelkonstruktionen mit extremer Leichtbauweise und gleichzeitig hoher Festigkeit. Er entwickelte die Membranschalen der ersten Heinkelschen Druckkabinen für die Höhenversionen der Heinkel 111 und der Heinkel 117. Als erster Ingenieur bei Heinkel war er für die Ermüdungsfestigkeit aller Flugzeuge verantwortlich. Dabei war es stets sein Ziel, die Konstruktion tragender Bauteile so zu beeinflussen, dass ein klares, der mathematischen Berechnung möglichst einfach zugängliches Konzept entstand. Seine Arbeiten führten zu zahlreichen Vorträgen und Veröffentlichungen über das Verhalten von dünnwandigen Schalen und deren Verbindungselementen.

Im Jahr 1944 wurde Olaf Volkersen von der technischen Hochschule Wien aufgrund einer Dissertation über die Kräfteverteilung auf die Verbindungselemente langer Laschenverbindungen promoviert. Damals war er Leiter einer Abtei-

lung für Festigkeitsforschung bei den Heinkel-Werken und Herausgeber der für die statischen Abteilungen verbindlichen Berechnungsunterlagen. Die Arbeiten daran wurden nach dem Krieg auf seine Anregung in Zusammenarbeit der deutschen und holländischen Luftfahrtindustrie und der zuständigen Ministerien in dem Band Strukturbeurteilung im luftfahrttechnischen Handbuch fortgesetzt.

Nach dem Ende des Krieges nahm Olaf Volkersen eine Stelle als Dozent für Mechanik und Leichtbaufestigkeit an der Hamburger Ingenieurschule an. Neben seiner Lehrtätigkeit an der Hamburger Ingenieurschule erarbeitete er theoretische Gutachten für Unternehmen des Maschinenbaus, des Schiffbaus und des Tiefbaus im In- und Ausland. 1958 wurde er gutachtlicher Berater des Flugzeugbauunternehmens Focke-Wulf in Bremen. Ab dem Jahr 1958 lehrte er am Institut für Luftfahrttechnik der technischen Universität Berlin das Fachgebiet Festigkeit der Flugkörper. An der technischen Universität Berlin wurde er im Jahr 1962 habilitiert.

Im Jahr 1965 wurde ihm die Leitung der Fachbereiche Statik und Dynamik der neu gegründeten Vereinigten flugtechnischen Werke in Bremen und München übertragen. Im Jahr 1970 krönte Olaf Volkersen seine berufliche Laufbahn mit der Bestellung zum Direktor für Entwicklungsplanung der Zentralgesellschaft VFW-Fokker in Düsseldorf. In dieser Verantwortung förderte er tatkräftig die luftfahrttechnische Forschung, die Entwicklung und den wirtschaftlichen Einsatz neuer, zukunftsweisender Bauweisen und Werkstoffe, aber auch die Neuordnung der Ingenieurausbildung.

Aus jener Zeit stammt eine von ihm verfasste Denkschrift zur Ingenieurausbildung an den künftigen Fachhochschulen. In dieser Denkschrift stellte er dar, dass einem Ingenieur ein gewisses Mindestmaß an handwerklicher Fertigkeit selbst zu Eigen sein muss, damit er die Problematik der Übertragung einer Konstruktion auf ein Werkstück abschätzen kann. Aus diesem Grund hielt er eine Werkstattpraxis von etwa sechs Monaten für notwendig, aber auch ausreichend.

Von zentraler Bedeutung für die spätere Ingenieurtätigkeit ist nach dieser Denk-

schrift weiter die Beherrschung von Grundlagen wie Mathematik, Physik, Werkstoffkunde, Fertigungs- und Messtechnik sowie allgemeiner Konstruktion und Gestaltung. Spezialgebiete erschienen Olaf Volkersen für die Ausbildung der Ingenieure als weniger bedeutsam. Vor allem aber sollte die Ingenieurausbildung nach dieser Denkschrift so gestaltet werden, dass überdurchschnittlichen Absolventen einer praxisorientierten Ingenieurausbildung das stärker theoretisch orientierte Studium an der technischen Universität offen stehe.

Die wissenschaftliche Tätigkeit von Olaf Volkersen führte über die Jahre hinweg zu einer beachtlichen Reihe von Veröffentlichungen. Beispielsweise findet sich im Jahrbuch der Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt aus dem Jahr 1963 ein Beitrag von Olaf Volkersen über neuere Untersuchungen zur Theorie der Klebeverbindung. In diesem Beitrag wird die mathematische Berechnung der Überlappungsklebung von zugbelasteten Gliedern auf neue Grundlagen gestellt.

In der Zeitschrift des Verbands der Deutschen Ingenieure aus dem Jahr 1966 findet sich ein Beitrag von Olaf Volkersen zum optimalen Bemessen von axial gedrückten Rohren und Integralplatten. In diesem Beitrag wird die mathematisch exakte Berechnung der leichtestmöglichen Bauweise von axial gedrückten Stäben und Platten dargestellt.

Die zahlreichen Veröffentlichungen von Olaf Volkersen weisen ihn als einen Wissenschaftler aus, dem die Verbindung von theoretischem Grundwissen und praktischer Anwendung immer ein besonderes Anliegen war. Probleme der Kräfteeinleitungen, der Niet-, Bolzen- und Klebeverbindung, der Temperaturbelastung und Warmfestigkeit, der dünnen Platten großer Durchbiegung und der versteiften Schalen werden in seinen Arbeiten so dargestellt und gelöst, dass stets das Interesse des Ingenieurs an einer realitätsbezogenen Konstruktionsberechnung im Vordergrund steht.

Ende 1972 trat Olaf Volkersen in den Ruhestand. Er war damals 65 Jahre alt. Für ihn begann ein neuer, langer und glücklicher Lebensabschnitt. Bereits im Jahr 1960 hatte er beim Skifahren seine große Liebe kennen gelernt. Nach der Scheidung seiner ersten, unglücklichen Ehe heiratete er am 28. Dezember 1966.



In dieser zweiten Ehe wurde er glücklich bis zum Ende seiner Tage.

Olaf Volkersen war ein ganz außergewöhnlich rüstiger Ruheständler. Er bewirtschaftete in dem gemeinsamen Haus in Zwingenberg zwei große Gärten und unternahm ausgedehnte Wanderungen auf den Melibokus und andere Berge im Odenwald. Als ich ihn kennen lernte, hatte er die 60 schon überschritten. Am Reck im Garten in Mannheim demonstrierte er einen vollendeten Felgaufschwung.

Olaf Volkersen nutzte den Ruhestand für viele ausgedehnte Reisen mit seiner lieben Frau. Seine Vorliebe für Orientteppiche ist ebenso legendär wie sein geradezu orientalisches Talent im Teppichhandel.

Bei einer Reise in Persien verhandelte er einmal zwei Tage lang mit einem Teppichhändler, bis er mit ihm einig wurde.

Vor über 20 Jahren gab er das gemeinsame Haus in Zwingenberg auf und zog mit seiner Frau nach Baden-Baden in eine schöne Etagenwohnung an der Oos mit Blick in den Kurpark. Auch in Baden-Baden verbrachte er viele glückliche Jahre. Noch als über 80jähriger wanderte er auf den Merkur.

Als Olaf Volkersen die 90 überschritten hatte, musste er dem hohen Alter Tribut zollen. Sein Hörvermögen verschlechterte sich so sehr, dass er das Sprechen anderer Menschen akustisch kaum noch verstand. Er musste mit einer Beeinträchtigung des Gleichgewichtssinns

leben. Ein Krebsleiden setzte ihm schließlich so zu, dass er sich in den letzten bei den Jahren nicht mehr selbst helfen konnte. Es war eine schwere Zeit, für ihn und manchmal auch für die Menschen, die ihn gepflegt haben. Am 6. März 2007 ist er für immer eingeschlafen.

Wenn wir in dieser Stunde des Abschieds und der Trauer an Olaf Volkersen denken, so zeigt sich ein langes, von wissenschaftlicher Arbeit, großem beruflichen Erfolg, Liebesglück und vielen Interessen reich erfülltes und langes Leben. Olaf Volkersen war dankbar für das, was ihm alles gegeben war. Wir sind dankbar für die Zeit, die uns mit ihm gegeben war.

XXAutor fehlt noch

FACHBEREICHE

Pilot für einen Tag Fliegen für „Jedermann“

Am 21.04.2007 fand ein ganz besonderes, von der DGLR Bezirksgruppe Stuttgart und dem Flugsportclub Odenwald e.V. organisiertes Event statt. Für 20 Teilnehmer der Bezirksgruppe Stuttgart bot sich die Möglichkeit für eine Stunde ein Flugzeug unter der Anleitung eines Fluglehrers vom Start bis zur Landung eigenhändig zu steuern. Dabei wurden in einer Höhe von 3000 ft zahlreicher Manöver

WT9Dynamic) und vier erfahrene Fluglehrer (Peter Duffeck, Peter Macharowsky, Peter Spänig und Manfred Dambach). Die Veranstaltung begann um 9:00 Uhr bei strahlend blauem Himmel am Flugplatz Walldürn mit einem Briefing, in welchem die Teilnehmer eine Stunde lang in theoretischen Grundlagen und über den geplanten Ablauf Ihres Fluges unterrichtet wurden. Anschließend erfolgte eine Aufteilung in vier Gruppen, wonach die je fünf Personen am Flugzeug eine Einweisung vom jeweils zugeordneten Fluglehrer erhielten.



Endanflug auf Walldürn



Regel Flugverkehr, wenn BG Stuttgart unterwegs ist.

geflogen, um beispielsweise das Verhalten des Flugzeugs bei einem Strömungsabriss oder bei Steilkurven zu erforschen. Dazu stellte der Flugsportclub Odenwald e.V. vier Propellermaschinen (zwei Cessna 150, eine Diamond DA40TDI und eine

Und dann war es endlich soweit. Nach einigen Roll- und Lenkübungen auf dem Platz startete eine Maschine nach der Anderen, jeweils geflogen von einem der Teilnehmer. Die vier Maschinen und die Fluglehrer waren von 10:00 Uhr bis 17:00

Uhr nahezu pausenlos im Einsatz, um jedem der Teilnehmer eine volle Stunde Flugzeit zu ermöglichen, so dass möglichst viele Manöver geflogen und trainiert werden konnten. Auf den freien Plätzen der viersitzigen Maschinen hatten Teilnehmer, die gerade nicht hinterm Steuerruder saßen, die Gelegenheit als Passagiere mitzufliegen und die Aussicht zu genießen.

Alle Teilnehmer waren ausnahmslos begeistert und der Eine oder Andere kann es sich nach diesem Tag tatsächlich vorstellen die Fliegerei früher oder später als Hobby zu betreiben. Die DGLR Bezirksgruppe Stuttgart möchte sich im Namen aller Teilnehmer bei dem Flugsportclub Odenwald e.V. für die Organisation des Tages und bei den Fluglehrern für Ihre Zeit und Geduld herzlich bedanken.

Norbert Schinko

**„Projekt 262“
Tagebuch des
Testpiloten**

Ein Vortrag für die
DGLR Bezirksgruppe Braunschweig
am 21.05.2007 in Braunschweig

Nach über 60 Jahren fliegt wieder eine Messerschmitt Me 262 in Deutschland – das Erste seriengefertigte Düsenflugzeug der Welt. Das Flugzeug ist Teil eines Neubau-Projekts von fünf Maschinen, das weltweit starke Aufmerksamkeit erregte.

Flugkapitän Wolfgang Czaia, Testpilot aus Clinton WA, USA, referierte zu diesem sehr interessanten Thema über die Planung, den Bau, der Erprobung und Zulassung der neuen Messerschmitt Me 262, einer gelungenen Rekonstruktion der legendären Mutter aller Kampffjets und unzähliger ziviler Flugzeugentwicklungen.



Flugkapitän Wolfgang Czaia bei seinem Vortrag, vor den Mitgliedern der Bezirksgruppe Braunschweig.

Ein großes Auditorium im Hermann-Blenk-Saal des DLR Forschungszentrums Braunschweig erfuhr viele technische Details des erfolgreichen Projekts mittels einer umfangreichen Bilddoku-

mentation, einschließlich der Flugzeug-Erprobung mit einigen Fehlschlägen bis hin zur Auslieferung eines Musters an die Messerschmitt-Stiftung in Manching.
H. Günther

Flight-Technical-Port „Dornier Do 27“ der DGLR Bezirksgruppe Braunschweig



Die Teilnehmer der Bezirksgruppe Braunschweig vor der Dornier Do 27.

Am 25. Juni 2007 veranstaltete die DGLR Bezirksgruppe Braunschweig ihren zweiten Flight-Technical-Port, dieses Mal mit einer Dornier Do 27 der Flugabteilung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) in Braunschweig.

Wegen des regnerischen Wetters fand die Veranstaltung nicht wie ursprünglich geplant auf dem Hallenvorfeld, sondern im vorderen Bereich des Hangars statt. Herr Dipl.-Ing. Michael Press von der Flugabteilung gab unseren Mitgliedern und Gäs-

ten einen detaillierten technischen Einblick in die Dornier Do 27 mit der Zulassungsnummer D-EDFL. Die Teilnehmer hatten jederzeit die Möglichkeit technische Fragen zu stellen, die von Herrn Press fachkundig beantwortet wurden.

Nach einer guten Stunde Technik zum Anfassen, begann der zweite Teil der Veranstaltung im Hermann-Blenk-Saal des DLR-Forschungszentrums. Der ehemalige Mitarbeiter der Flugabteilung Herr Dipl.-Ing. Hans-Ludwig Meyer referierte

über den historischen Lebenslauf dieser Dornier Do 27. Der Einsatz des Flugzeugs, verschiedene technische Versuche und einige persönliche Erinnerungen bezüglich des Flugverhaltens speziell bei der Landung wurden eindrucksvoll geschildert. Anschließend hatten alle Teilnehmer nochmals die Gelegenheit, spezielle Fragen an den Referenten zu richten, die ausführlich und kompetent beantwortet wurden.

H. Günther

Luft- und Raumfahrt

Jahrgang 28
Heft 5/2007

Herausgeber:

Deutsche Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt – Lilienthal-Oberth e.V. (DGLR)
Godesberger Allee 70
D-53175 Bonn
Telefon: (0228) 3 08 05-0
Telefax: (0228) 3 08 05-24
Internet: <http://www.dglr.de>

Verlag, Redaktion, Abo-Service:

Aviatic Verlag GmbH
Kolpingring 16
D-82041 Oberhaching
Telefon: (089) 61 38 90-0
Telefax: (089) 61 38 90-10
Internet: <http://www.aviatic.de>
E-Mail: aviatic@aviatic.de

Redaktion:

Peter Pletschacher (verantwort.)
Judith Erhart (Sekretariat)
Renate Zellerhoff
(Redaktionsassistentin)

Redaktion: Mitteilungen

Peter Brandt
(DGLR-Generalsekretär)

Redaktionsbeirat:

wird neu besetzt

Layout und Satz:

Renate Zellerhoff, Aviatic Verlag

Gesamtherstellung:

Bosch-Druck, Landshut

Anzeigen:

Ursula Gerlach
Anzeigenleitung
Wiesengrund 23
53578 Windhagen
Telefon: (02645) 97 29 152
Telefax: (02645) 97 29 153
E-Mail: gerlach.ursula@t-online.de

Autorenbeiträge, die als solche gekennzeichnet sind, stellen nicht die Meinung des Herausgebers oder der Redaktion dar. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung. Rücksendung erfolgt nur, wenn Rückporto beigefügt ist. Mit Übergabe von Manuskript und Bildern garantiert der Autor, dass es sich um Erstveröffentlichungen handelt. Anderweitige Verpflichtungen liegen nicht vor. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferpflicht. Ersatzansprüche werden nicht anerkannt.

© by Aviatic Verlag GmbH, Oberhaching bei München
Gerichtsstand und Erfüllungsort: München

Erscheinungsweise und Bezugsbedingungen:

LUFT- UND RAUMFAHRT
erscheint 6 x jährlich,

Einzelheftpreis

Inland EUR 4,60
Ausland EUR 5,40 + sFr 9,-

Jahresbezugspreis

Inland EUR 27,60 inkl. Porto
Ausland EUR 32,40 inkl. Porto

Das Abo kann jeweils mit einer Frist von 8 Wochen zum Ende des Jahres gekündigt werden. Andernfalls verlängert es sich um ein weiteres Jahr. Das Abo kann jeweils mit einer Frist von 8 Wochen zum Ende des Jahres gekündigt werden. Andernfalls verlängert es sich um ein weiteres Jahr.



DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR LUFT- UND RAUMFAHRT – LILIENTHAL-OBERTH E.V. (DGLR)

Wissenschaftlich-Technische Vereinigung

Vorstand der DGLR

1. Vorsitzender:
Prof. Dr.-Ing. Joachim Szodrich

2. Vorsitzender:
Dr.-Ing. Dettlef Müller-Wiesner

3. Vorsitzender und Schatzmeister:
Dipl.-Ing. Frieder Beyer,

Weitere Vorstandsmitglieder:
Prof. Dipl.-Ing. Rolf Henke
Dipl.-Ing. Aloysius Rauen
Dipl.-Ing. Thomas Reiter
Prof. Dr. rer.nat. Hans-Peter Röser
Prof. Dr.-Ing. Stephan Staudacher

Generalsekretär
Peter Brandt

Systemorientierte Fachbereiche (S)

Fachbereich S 1:
Luftverkehr
Leiter: Dipl.-Ing. Jan Schumacher, Airbus Deutschland GmbH
Stellv.: Dipl.-Ing. Bernhard Kiefner, Airbus Deutschland GmbH

Fachbereich S 2:
Bemannte Luftfahrzeuge
Leiter: Prof. Dr.-Ing. D. Scholz, MSME, Hochschule für Angewandte Wissenschaften, Hamburg
Stellv.: Dipl.-Ing. N. Kresse, Airbus Deutschland GmbH

Fachbereich S 3:
Unbemannte Fluggeräte
Leiter: Dipl.-Ing. W. Engelhardt, EADS Deutschland GmbH, Unterschleißheim
Stellv.: Dr. D. Hess, Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung, Koblenz

Fachbereich S 4:
Raumfahrtssysteme
Leiter: Prof. Dr.-Ing. K. Brieß, TU Berlin
Stellv.: Prof. Dr.-Ing. R. Benz, EADS Astrium GmbH, Friedrichshafen

Fachbereich S 5:
Raumfahrt-Nutzung
Leiter: Dr. rer.nat. P. Vits, EADS Space Transportation, Bremen
Stellv.: Dipl.-Ing. W. Lork, EADS Space Transportation, Friedrichshafen

Teilsystem- u. technologieorientierte

Fachbereiche (T)

Fachbereich T 1:
Strukturen
Leiter: Prof. Dr.-Ing. H. G. Hönlinger, DLR-Inst. f. Aeroelastik, Göttingen
Stellv.: Prof. Dr.-Ing. A. Herrmann, CTC GmbH, Stade

Fachbereich T 2:
Fluid- und Thermodynamik
Leiter: Dipl.-Ing. G. A. Dirks, Airbus France, Blagnac
Stellv.: Dr. rer.nat. J. Kompenhans, DLR Göttingen

Fachbereich T 3:

Antriebe
Leiter: Prof. Dr.-Ing. Rainer Walther, MTU Aero Engines, München
Stellv.: Prof. Dr. rer.nat. M. Pfitzner, UniBw München

Fachbereich T 4:
Kabine
Leiter: Dr. K. D. Kricke, Airbus Deutschland GmbH, Hamburg
Stellv.: K. Heß, Deutsche Lufthansa AG, Frankfurt

Fachbereich T 5:
Flug- und Bahnmechanik/Flugführung
Leiter: Prof. Dr.-Ing. R. Luckner, TU Berlin
Stellv.: Prof. Dr.-Ing. W. Alles, RWTH Aachen

Fachbereich T 6:
Informationstechnik und Elektronik
Leiter: Dr.-Ing. T. Wittig, Euro Telematik AG, Ulm
Stellv.: Prof. Dr.-Ing. A. Schulte, UniBw München

Querschnittsbereiche (Q)

Fachbereich Q 1:
Systemtechnik/-management
Leiter: Dipl.-Ing. J. Majus, T-Mobile Deutschland GmbH, Bonn
Stellv.: Dr.-Ing. T. J. Hüttel, MTU Aero Engines GmbH, München

Fachbereich Q 3:
Luft- und Weltraumrecht
Leiter: Prof. Dr. jur. S. Hobe, Universität zu Köln
Stellv.: Dr. jur. B. Schmidt-Tedd, DLR Bonn

Fachbereich Q 4:
Geschichte der Luft- und Raumfahrt
Leiter: Dipl.-Ing. H. Schubert, München
Stellv.: Dipl.-Ing. H. Dörner, Universität Stuttgart

Fachbereich Q 5:
Luft- und Raumfahrtmedizin
Leiter: Prof. Dr. med. H. Landgraf
Präsident der DGLRM, Berlin

Kompetenznetzwerk STAB
Ansprechp.: Dr.-Ing. H.-J. Heinemann

Bezirksgruppen der DGLR

Bezirksgruppe Aachen
Dipl.-Ing. Engelbert Plescher, FH Aachen, FB 6 Space Department
Hohenstaufenallee 6
52064 Aachen

Bezirksgruppe Berlin-Brandenburg
Dipl.-Ing. Stephan Lehmann,
Marienhöher Weg 55
12105 Berlin

Bezirksgruppe Braunschweig
Horst Günther
Meißenstraße 80
38124 Braunschweig

Bezirksgruppe Bremen

Dipl.-Ing. Carsten Holze,
machtwissen.de
Fahrenheitstraße 1
28359 Bremen

Bezirksgruppe Darmstadt

Ing. (grad.) Armin Meyer
Heinrich-Delp-Straße 93
64297 Darmstadt

Bezirksgruppe Dresden

Dipl.-Ing. Ok. Tasillo Romisch,
Space Service Int., Rochlitzer Straße 62,
09648 Mittweida

Bezirksgruppe Erfurt

MiniRat Dr.-Ing. Hans Nelles
Thüringer Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit und Infrastruktur, Postfach 242
99005 Erfurt

Bezirksgruppe Freiburg

Dr.-Ing. Karl Wieland Naumann
Bayern-Chemie GmbH, Postfach 1131
84544 Aschau a. Inn

Bezirksgruppe Friedrichshafen

Dipl.-Ing. Georg Willich
EADS Astrium
88039 Friedrichshafen

Bezirksgruppe Hamburg

Dipl.-Ing. Thorsten Schiek
Airbus Deutschland GmbH
Kreetslag 10
21129 Hamburg

Bezirksgruppe Hannover

Bis auf weiteres wahrgenommen durch
Bezirksgruppe Braunschweig:
Horst Günther
Meißenstraße 80
38124 Braunschweig

Bezirksgruppe Kaiserslautern

N. N.

Bezirksgruppe Köln/Bonn

Dr.-Ing. Michael Reichert, DLR, VO-R-FS
Linder Höhe
51147 Köln

Bezirksgruppe Leipzig

Prof. Dipl.-Ing. Hans Martin Franke
Schloßchenweg 6
04155 Leipzig

Bezirksgruppe Mannheim

N. N.

Bezirksgruppe München

Dipl.-Ing. Rudolf Appel
Zehntfeldstraße 156
81825 München

Bezirksgruppe Nürnberg

N. N.

Bezirksgruppe Stuttgart

Dipl.-Ing. Tobias Scheuermann
Institut für Thermodynamik der Luft- und
Raumfahrt, Universität Stuttgart
Pfaffenwaldring 31
70569 Stuttgart

Detaillierte Informationen finden Sie unter folgender Adresse im Internet: www.dglr.de