



Motorwagen-Handelsgesellschaft m. b. H. Kassel
Verkaufsstelle und Reparaturwerkstätte Göttingen
Fabrikweg 2 :: Telefon 3731
==== Reparaturen an allen Fahrzeugen ====

Gaststätte Kaffeemühle

verbunden mit eigener Schlachtere
Ballenmühlenweg-Lokestraße (Ecke)
Göttingens schönstes Gartenlokal
Spezialität: *Echte Berliner Weiße -- Eis*



Cron & Lank

Inh. Grummes

Konditorei u. Tageskaffee

Erstes Haus am Platze

Buchdruckerei Haensch, Göttingen

**AKADEMISCHE
FLIEGERGRUPPE
GÖTTINGEN EV**

Mä



Farben-Schröder, Böttingen

Markt 4 / Ruf 2212

erstes Spezialgeschäft

in Farben, Lacke, Tapeten und
sämtliche Malerbedarfsartikel.

Konditorei Lippert

Weenderstraße 44

Für Flugzeugbau

empfehle ich

Werkzeuge in Präzisions-Ausführung
für Holz- und Metallbearbeitung.

Ferner:

Stahldrahtseile, Spannschlösser, Stahldrähte,
Alum.-Bleche, Messingrohre, Kupferniete usw.

L. Böselmann, Göttingen, Markt 8.

WILHELM
KAHLER

INH.: ROBERT FISCHER

DAS FÜHRENDE
MODEHAUS

Luftfahrt- Werbewoche 1932

der Akademischen Fliegergruppe
Göttingen E.V.

26. Juni bis 3. Juli 1932

Unter dem Protektorat von:

1. Se. Magnifizenz dem Herrn Rektor der Georgia-Augusta, Prof. Dr. Riecke
2. Herrn Oberbürgermeister Dr. Jung
3. Herrn Geheimrat Dr. e. h. Valentiner, Kurator der Georgia-Augusta
4. Herrn Prof. Dr. h. c. L. Prandtl, Direktor des Kaiser Wilhelm-Instituts für Strömungsforschung

Berechtigt zum Eintritt beim Ballonaufstieg

am Sonntag, dem 26. Juni 1932

3. Tag. Dienstag, 28. Juni:

Art und Ort der Veranstaltung:

Am Dienstag wird der erste Schleppflug über Göttingen mit einem Motorflugzeug und dem am Montag getauften „Falken“ ausgeführt. Die beiden Maschinen kommen zusammen vom Flugplatz und beschreiben in geringer Höhe einige Kurven über Göttingen. Danach wird sich der Falke nach Erreichung genügender Höhe vom Motorflugzeug lösen und selbstständig über der Stadt segeln.

Zeit der Veranstaltung:

Die Flüge werden mittags gegen 13 Uhr ausgeführt.

Jordan & Faust

Drogen- und Chemikalien-Handlung

Heilquellen-Zentrale

Weenderstr. 43 und Weenderstr. 4

SÄMTLICHE HEILQUELLEN DES IN- UND AUSLANDES
SEIFEN • PARFÜMERIEN • HAUSHALTSARTIKEL

Bekleidung für jeden Sport

Herrenhaus **HOMBURG**
GEGENÜBER DER KRONE

4. Tag. Mittwoch, 29. Juni:

Art und Ort der Veranstaltung:

Segelflugvorführungen auf dem Kerstlingeröderfeld:

- Anfängerschulung im „Zögling“.
- Fortgeschrittenenschulung im „Hol's der Teufel.“
- Autoschleppstarts im neuen „Falken.“

Zeit der Veranstaltung:

Die Vorführungen beginnen bei günstigem Wetter gegen vierzehn Uhr.

H. C. MEYER / GÖTTINGEN

nur Goethe Allee 7
Ruf 3082

empfiehlt

Cigarren, Cigaretten und Tabake
in jeder Art und Preislage

Hof-Photograph

BLANKHORN

WEENDER STRASSE 30^I
(Neben Franziskaner) Ruf 2751

6 Postkarten von 3.— RM an. Amateurarbeiten usw.
12 Visit (4 Aufnahmen) 1 18/24 Vergrößerung 6.— RM

5. Tag. Donnerstag, 30. Juni und

7. Tag. Sonnabend, 2. Juli:

Art und Ort der Veranstaltung:

An beiden Tagen stehen in den Räumen der Akaflieg, Brauweg, eine Anzahl Segelflugmaschinen sowie ein Werdegang einer Hochleistungsmaschine mit Bildern und Beschreibungen zur Besichtigung aus. (Rohbau eines „Falken“).

Zeit: Die Ausstellung ist von morgens 9 Uhr bis abends 18 Uhr geöffnet.

Karl Mühlhausen

Weender Strasse 78 • Fernruf 2515

Büchsenmacherei • Waffen u. Munition aller Art
Kleinkaliberbüchsen und Zubehör
Waffenscheinfreie Pistolen
Betäubungswaffen

Franz Bodmann, Göttingen

Büro und Lager: Hospitalstraße 7
Fernsprech-Anschluß Nr. 2366

Baugeschäft für Hoch-, Beton- und Eisenbeton-Bau
Zimmerei - Geschäft • Maschinen - Tischlerei • Baumaterialien

6. Tag. Freitag, 1. Juli:

Art der Veranstaltung:

Am Freitag ist die Ausstellung ebenfalls zu denselben Zeiten geöffnet.

Zeit und Ort der Veranstaltung:

Abends findet in den Göttinger Festsälen der Sommerball der Akaflieg statt.

Stoppuhren

für alle Zwecke von **RM 16.—** an.

Uhrmacher Wilichowski
Gronerstraße 24

Lieferungen für viele Universitäten des
In- und Auslandes

Rohrleitungen

aller Art und für alle Zwecke in

Kupfer Eisen Blei

Gesundheitstechnische Anlagen

sowie alle in mein Fach schlagenden Arbeiten pünktlich u. preiswert.

Carl Reiter Kupferschmiedemeister

Kurze Weismarstraße 20 b (Ecke Mauerstraße) Fernruf 3056

Die Entwicklung der Akaflieg Göttingen.

Die großen Erfolge der ersten Jahre des Rhön-Segelflugs ließen auch in Göttingen, der historischen Stätte flugwissenschaftlicher Forschung, bald den Plan aufkommen, nach dem Vorbild anderer Hochschulen eine Studenten-Fliegergruppe ins Leben zu rufen. Mancherlei Schwierigkeiten waren jedoch zu überwinden, mancherlei Bedenken zu zerstreuen. Keine der bestehenden „Akafliegs“ lebte unter den in Göttingen vorliegenden Bedingungen, alle waren einer Technischen Hochschule angegliedert und hatten daher einen Mitgliederkreis, der für die Aufgaben einer Akaflieg durch sein Studium besonders berufen zu sein schien. Von dem Studenten einer Universität konnte man das nicht erwarten. Würde unter diesen Umständen eine Fliegergruppe, die aus vielerlei Gründen den Selbstbau ihrer Maschinen in ihr Programm aufnehmen muß, lebensfähig sein? Lange wurde das Für und Wider erwogen, bis schließlich im Sommer-Semester 1926, entsprechend der zu erwartenden mehr sportlichen Einstellung der Studenten, das Institut für Leibesübungen an der Universität eine Fluggruppe als Uebungsabteilung ins Leben rief. Die junge Gruppe begann mit zwei Hängegleitern ihre Flugversuche in der Umgebung Göttingens. Bald wagte sie sich auch an den Bau eines eigenen Gleitflugzeugs. Als Werkstatt stellte das Institut für angewandte Elektrizität die Räume der ehemaligen Militär-Funkstation am Brauweg zur Verfügung, die Materialkosten übernahm das Institut für Leibesübungen, und im Winter-Semester 1928/29 machte der „Zögling I“ seine ersten Luftsprünge in der Nähe des Seeburger Sees. Die gefährlich erscheinende Klippe war glücklich umschifft, es hatte sich gezeigt, daß auch bei den Studenten einer Universität genügend technisches Verständnis und handwerkliches Können vorausgesetzt werden kann.

Durch diesen Erfolg ermutigt, legte die Gruppe dem Baubetrieb größeres Gewicht bei. Im Sommer 1930 entstand der „Zögling II“, im Sommer 1931 „Zögling III“, im Winter 1931/32 der „Falke I“. Augenblicklich ist noch der „Falke II“ im Bau.

Daneben wurden mancherlei Reparaturen, Ueberholungen und Umbauten ausgeführt. Aeußerlich zeigte sich diese Entwicklung in der Vervollständigung des Werkzeugs und der Hilfsgeräte und in dem durch großmütige Unterstützung interessierter Stellen ermöglichten Bau einer Montagehalle. Bei dem augenblicklichen Stande ist die Werkstatt in der Lage, alle im Segelflugzeugbau vorkommenden Holzarbeiten selbst auszuführen. Leider fehlen jedoch immer noch die Einrichtungen für Metallbearbeitung.

Der Flugbetrieb der Gruppe mußte sich bei dem vorhandenen Maschinenmaterial anfangs auf die Anfängerschulung beschränken. Als geeignetes Gelände erwies sich die Sportschule Oershausen bei Göttingen, die auch gleichzeitig Unterkunft für Maschine und Mannschaft bot. Die älteren Mitglieder erinnern sich noch gern der „Fleischtöpfe Oershausens“ und der lieben „Mutter Bode“, die das Kunststück fertig brachte, die unergründlichen Fliegermägen restlos zufrieden zu stellen!

Im Sommer 1930 konnte die Gruppe zwei Uebungssegelflugzeuge anschaffen und damit jetzt auch die Schulung der

Göttinger Festsäle

Inh. Richard Richter (Eingang Ritterplan)

Grosse und kleine Säle

Ruf 3660

für alle Festlichkeiten

Vorzügliche Küche • Bestgepflegte Weine

Ausschank von Göttinger Bieren

Freitag, den 1. Juli: Festball der Akad. Fliegergruppe.

Winkelhoff & Glaeser

das führende Haus

in

Kohlen, Fliesen und Baustoffen

Kurze Geismarstr. 11

Ruf 3671

Weenderlandstr. 59

Fortgeschrittenen im eigentlichen Segelfliegen in ihr Programm aufnehmen. Der Mittelpunkt des Flugbetriebs wurde nunmehr das Fliegerlager auf der Wasserkuppe. Auf einer großen Zahl von Wochenend- und Ferienkursen war die Gruppe Gast der Fliegerschule und hat dort, in der Hochburg des Segelflugs, reiche Erfahrungen gesammelt. Der Rhön-Wettbewerb 1930 sah ebenfalls die beiden Göttinger Maschinen am Start. Der Erfolg: der Doppelsitzer „Jupp-Pitter“ erreichte mit 8 Std. 37 Min. die längste Flugzeit des Wettbewerbs.

Seit mehreren Monaten bemüht sich die Akaflieg gemeinsam mit weiteren Göttinger Fliegergruppen um die Erschließung des Segelfluggeländes an der Weper, das dem heimatischen Segelflug ein festes Rückgrat geben soll. Ausführlicher wird darüber an anderer Stelle dieses Heftchens berichtet.

Im Frühjahr 1931 kam die Gruppe durch eine Schenkung des Reichsverkehrsministeriums in den Besitz ihres ersten Motorflugzeuges. Die Maschine führte eine Reihe von größeren Ueberlandflügen aus und beteiligte sich auch erfolgreich an einem Wettbewerb anlässlich des Fliegertreffens in Augsburg. Im August vorigen Jahres wurde sie leider bei einer Nachtlandung so schwer beschädigt, daß sie wegen der hohen Reparaturkosten bisher noch nicht wieder flugklar gemacht werden konnte.

Der Tätigkeitsplan der Gruppe sieht folgende Arbeitsgebiete vor:

Im Flugbetrieb: Schulung der Anfänger, Uebungsflüge für Fortgeschrittene, Autoschleppflüge, Flugzeugschleppflüge, Motorflugschulung, wissenschaftliche Meßflüge.

In der Werkstatt: Bau und Unterhaltung der je nach Mitgliederzahl erforderlichen Schulflugzeuge, Konstruktion und Bau neuer Flugzeugtypen (schwanzloses Versuchsflugzeug, Uebungs- und Hochleistungs-Segelflugzeuge), Herstellung von Hilfsgeräten (Transportwagen etc.).

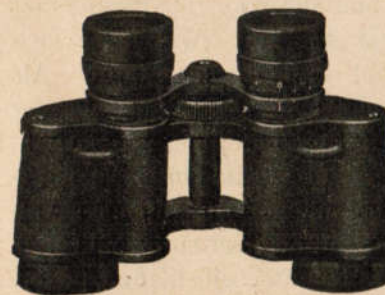
Sechs Jahre sind nunmehr seit der Gründung vergangen. Aus der Uebungsabteilung des Instituts für Leibesübungen ent-

stand unter dem Zwange, der Vereinigung eine feste bürgerlich-rechtliche Form zu geben, die „Akademische Fliegergruppe Göttingen e. V.“. Unter den Mitgliedern war ein stetiger Wechsel, alte Semester gingen, neue kamen hinzu, jedoch wurde der Wille, Flugzeuge zu bauen und damit zu fliegen, unverändert weiter gegeben. So will auch in Zukunft die Gruppe mitarbeiten an der Erfüllung der Aufgaben des deutschen Flugwesens, dabei stets eingedenk der großen Verantwortung, die das schwerringende Vaterland jedem Deutschen auferlegt.

Hkp.

Himmelskamp

GÖTTINGA



Prismengläser

für

Reise

Sport

Theater

Galilei-Feldstecher

Spindler & Hoyer G.m.b.H.

Mechanische und optische Werkstätten

Göttingen

Verkauf nur durch den optischen Fachhandel.

Die Werkstatt der Akademischen Fliegergruppe.

Von Zuschauern beim Flugbetrieb oder bei Segelflugwettbewerben wird man oft die Fragen hören: Wo kaufen Sie Ihre Maschinen eigentlich, was kosten sie und wieviel wiegen sie? Die Antwort löst in der Regel einiges Erstaunen aus: Wir bauen unsere Maschinen selbst, der Preis schwankt bei der Selbstherstellung je nach Art und Leistungsfähigkeit der Maschine zwischen 300 und 1000 Mark, und das Gewicht der Maschine einschließlich Pilot beträgt etwa vier Zentner. Besonders große Verwunderung herrscht meist über das geringe Gewicht. An sich könnte der Laie sich eigentlich sagen, daß ein Ding, welches fliegen soll, leicht sein muß und nicht gerade Stahlträger in seinen Tragflächen verbergen kann. Auf alle Fälle steckt unter der Bespannung einer Tragfläche eine für den Laien einigermaßen undurchsichtige und gebrechlich aussehende Holzkonstruktion. Sie sieht wohl gebrechlich aus, darf es aber nicht sein und ist es auch nicht, denn es sind scharfe Augen vorhanden, die jede ungenaue und gefuschte Arbeit erkennen und den „Verfasser“ nicht gerade mit wohlwollenden Blicken bedenken.

Die Betätigung des Durchschnittsbürgers in irgendeiner Handfertigkeit ist recht selten und spärlich. Wenn sie sich äußert, ist sie im allgemeinen nicht aufbauender Natur. Als Junge schöpft man seine erste technische Vorbildung aus der Zerstörung einer weihnachtlichen Dampfmaschine, „repariert“ dann Klingel- und Lichtleitungen, letztere meist unter schmerzlichen Erfahrungen, kommt dann bei nötiger romantischer Veranlagung in eine Feuerwerksepoche und begnügt sich schließlich in reiferen Jahren damit, sich die Bleistifte selbst anzuspitzen. Mit diesem technischen Fundus betritt man als Neuling die Werkstatt der Akaflieg. Die Belehrungen, die man zunächst bekommt, über genaue und sorgfältige Arbeit, sind in ihrer kategorischen Form nicht gerade dazu angetan, eine Ueberheblichkeit den Dingen der Technik gegenüber hervorzurufen. Die

Praxis bei anderen Fluggruppen hat leider gezeigt, daß die Nichtbeachtung dieser Belehrungen schwerste und traurigste Folgen mitverursacht hat. Der künftige „Flugzeugkonstrukteur“ wird in der Werkstatt zunächst an eine Stelle gestellt, die seinen Fähigkeiten entspricht. Er darf Nägel sortieren, Kaltleim anrühren und die Werkstatt aufräumen. Das nächste Stadium ist dann folgendes: Er wird vor eine Tragfläche gestellt, die neu bespannt werden soll, bekommt eine Holzfeile in die Hand — bekannt war ihm bisher nur die wesentlich zierlichere Schwester „Nagel-feile“ — und hat nun an den Leimstellen, die vorher die alte Bespannung gehalten haben, den trockenen Leim zu entfernen. Das ist der raue Weg, auf dem man sich zu der Wunderwelt des Sperrholzes, der 4 mm-Leisten und des Kaltleims emporarbeitet. Sperrholz, 4 mm-Leisten und Kaltleim, diese in ihrer Anwendung noch zu klärenden Begriffe, sind die Elemente des Segelflugzeuges.

Wir bauen unsere Flugzeuge selbst, heißt nicht, wir konstruieren sie selbst. Von der Rhön-Rossiten-Gesellschaft erhalten

Fahrt

die deutschen Automobile

Horch / Wanderer / BMW
Autovertrieb **Ruhstrat**

Lange Geismarstr. 68-75

Ruf 3600

Großgarage

Tankstellen für sämtliche Betriebsstoffe.

wir Zeichnungen und genaue Bauanweisungen für bewährte Flugzeugtypen. Die Zeichnungen sind derartig übersichtlich und instruktiv angelegt, daß bei einiger Geschicklichkeit und Sorgfalt auch Nichtfachleute danach bauen können.

Der Neuling muß sich vor allem den Grundsatz zu eigen machen, prinzipiell seine Nase in alle Angelegenheiten zu stecken, die den Flugzeugbau betreffen. Macht man vor allem die Augen auf, so kann man in absehbarer Zeit feststellen, daß sich wie alles, auch der Umgang mit Sperrholzmesser, Schablonen, Kaltleim und Leisten erlernen läßt. Natürlich darf man nicht nach einer vierzehntägigen Erfahrung mit Vorschlägen über den Bau von Flugzeugen mit während des Fluges veränderlichen Profilen kommen.

An dem ganzen Flugzeug wird kein einziger Nagel verwendet. Eisenteile sind lediglich an den Stellen angebracht, an denen die Steuerflächen an den Tragflächen und dem Rumpf drehbar befestigt sind. Ferner findet sich noch Eisen an den Montagestellen. Es muß nämlich möglich sein, die Maschine zum

Fritz Heinemann

Göttingen

Kornmarkt 12 / Fernspr. 2011



Farben / Lacke / Pinsel
Malerbedarf
Tapeten / Linoleum
Linkrusta
Wandspannstoffe
Kokoswaren

Ältestes und größtes Unternehmen der Branche am Platze

bequemeren Transport leicht in ihre einzelnen Bestandteile zu zerlegen. Im übrigen ist das Flugzeug aus dünnen Leisten gebaut, die, durch Sperrholz und Kaltleim zusammengehalten, erstaunlich feste Einzelteile wie Rippen, Holme usw. bilden. Alles wird geleimt, sogar der bootsartige Flugzeugrumpf. Alle Arten von Flugzeugteilen werden in eine Form oder Helling erst einmal eingepaßt, dann mit Sperrholzstückchen zusammengeleimt und, wenn der Leim trocken ist, aus der Form genommen. Sie werden dann abgeputzt und den genauen Maßen der Zeichnungen entsprechend zurechtgefeilt. Zusammengesetzt entsteht dann aus ihnen das Flugzeug.

Bronte!! aus brasilianischem Mate
hergestellt ist das beste
und bekömmlichste
Erfrischungsgetränk

und kann mit allen möglichen Getränken
vermischt getrunken werden



Das Haus
für gutes Kristall
Porzellan und Kunstgewerbe.

Festgeschenke in größter Auswahl und
künstlerischer Ausführung bei zeitgemäßer,
billigster Berechnung.

Inh.: H. Werner
Barfüßerstr. 15 :: Fernruf 2388

Weper-Segelflug.

Zur ordentlichen Durchbildung eines Segelfliegers ist ein regelmäßiges Ueben im Segelfliegen erforderlich. Da das Fliegen im Hangwind die beste Uebungsmöglichkeit darstellt, ist hierzu ein bergiges Gelände Vorbedingung, das geeignete freiliegende Start und Landeplätze aufweisen und in möglichst geringer Entfernung von dem jeweiligen Heimatsorte der Segelflieger liegen soll.

Ein solches Gelände finden wir in der „Weper“, einem dem Solling vorgelagerten Hügelzug von einzigartiger Naturschönheit. Die Weper erstreckt sich in einer Länge von etwa 10 km zwischen dem freundlichen Orte Fredesloh und dem reizenden Städtchen Hardegsen und findet im Süden in den Gladebergen ihre Fortsetzung. Sie ist etwa 25—30 km von Göttingen entfernt.

Fischfüche Rotestraße 14

Billig aber gut.

Emil Braun

Werkstätten für Raumausstattung

Göttingen, Burgstr. 17 / Ruf 2354

Zimmer • Einzelmöbel • Stoffe • Teppiche

bestgeleitete Polster- und Dekorationswerkstatt
Anfertigung nach eigenen u. gegebenen Entwürfen

Wenngleich die Weper nur nach Westen zu genügend steil abfällt, und damit lediglich bei westlichen Winden für Segelflüge in Frage kommt, so ist es dennoch unser Ziel, an der Weper zu einem dauernden Segelfliegerlager zu gelangen. Der Grund liegt darin, daß die Weper den genannten Nachteil ausgleicht, indem sie dem Segelflieger umso zahlreichere anregende Aufgaben stellt. Es seien nur der Hangwind-Streckenflug, der Fernzielflug nach Göttingen und der Flug bei thermischem Aufwind genannt.

Als Segelfliegerlager ist der Tönnieshof, ein Vorwerk des Klostersgutes Fredesloh, ausersehen. Die Klosterkammer Hannover hat sich bereit erklärt, den Tönnieshof den im „Weper-Verband Göttinger Fliegergruppen“ vereinigten Göttinger Segelfliegern gelegentlich der Neuverpachtung des Gutes im Jahre 1932 vorzubehalten. Das Tönnieshof-Gelände weist Hänge für Anfänger, Landeplätze für Leistungssegelflieger und bequeme

Ein Versuch
mit

**Rakebrand's
Kaffee**

lohnt immen!

**Sonnenbrandcreme
Sport- u. Massage-Ole
Parfümerien**

Hansa-Drogerie, H. Waldmann

Göttingen, Theaterstraße 23
Ecke Judenstraße

Wege und Straßen zu den Startplätzen auf dem Weperkamm oberhalb des Tönnieshofes auf. Die Baulichkeiten des Vorwerkes können zur Unterbringung für Mannschaften, Flugzeuge und Werkstatt ausgestaltet werden. Ist dies erreicht, so soll der Tönnieshof den Ausgangspunkt des Weper-Segelfluges für unsere Akaflieg, sowie auch für weitere südhannoversche Fliegergruppen, darstellen.

Eine Ergänzung soll der Weper-Segelflug durch unsere Anfänger-Gleitflüge auf dem Kerstlingeröderfeld, bei denen auch der Autoschlepp Verwendung findet, und durch gelegentliche Segelflüge in der Nähe von Göttingen an Hängen, die für regelmäßige Benützung nicht in Frage kommen, finden. Schließlich denken wir an die Schaffung von Startplätzen im Göttinger Wald, etwa bei den Steilhängen an der Mackenröderspitze und dem Hünstollen. Damit würden wir neben den Segelflugmöglichkeiten bei Westwind auch solche für Nord-, Ost- und Südwind erlangen.



Städtischen Sparkasse zu Göttingen

Begründet 1801

Hauptstelle: Weenderstraße 12/13, Fernruf 3760

Zweigstelle I: Groner Straße 35 (Quentins Ecke), Fernruf 3363

Zweigstelle II: Groner Tor (Am Wall), Fernruf 4177

Unser Flugzeugtransport- und Mannschafts-Kraftwagen soll uns dann an die jeweils gewünschten Hänge bringen. Gelingt es uns hierzu, wieder zu unserem Motorflugzeug zu kommen, so wollen wir schließlich die Hänge, sowie Wolken-Aufwindzonen, auch im Flugzeugschlepp aufsuchen.

Bei der Durchführung unserer Pläne rechnen wir damit, daß wir in Göttingen und auch in anderen südhannoverschen Städten die hierzu notwendige Unterstützung finden. Auch darum werben wir mit unseren

Luftfahrt-Werbetagen!

H. M.

Horst Muttray

Radio-Elend

Der Spezialist für vollkommene Rundfunk-Anlagen

Gr. goldene



Medaille 1929

Göttingen

Gothmarstraße 17 — Fernruf 3472 — Erste Referenzen!

Stifterliste

Ärzteverein Göttingen
Photohaus Bieling, Göttingen
Continental-Gummiwerke Hannover
Prof. Dr. Goldschmidt, Göttingen
Fa. E. Hädler, Göttingen
Prof. Dr. Hall, Göttingen
Hauptmann Dr. h. c. Hermann Köhl, Berlin
Prof. Dr. Prandtl, Göttingen
Fa. Carl Reiter, Göttingen
Generaldirektor R. Rube, Göttingen
Fa. Gebr. Ruhstrat, Göttingen
Dr. Sartorius, Göttingen
Autohaus Schirmer, Hildesheim
Städtische Werke, Göttingen
Prof. Dr. Schramm, Göttingen
Universitätsbund Göttingen
Prof. Dr. Windaus, Göttingen

Wir danken an dieser Stelle nochmals herzlichst für das uns bewiesene Interesse.

GAS

in

Haushalt Gewerbe Industrie

unentbehrlich

Stete Betriebsbereitschaft, weitgehendste Regulierungsmöglichkeit

Sauber Billig Bequem

Die Hilfe der Hausfrau

Rat und Auskunft kostenlos

Fernruf 3651

Städt. Gaswerk

Aus der Blütezeit des Segelfluges

Fluglehrer Wolf Hirth als Gast bei den Göttinger Luftsportvereinen

Bei den Segelfliegern steht der Beginn des neuen Sportjahres unmittelbar bevor. Draußen in der Halle am „Restflugplatz“, der mit einer Start- und Landebahn den Sport- und wissenschaftlichen Versuchsfliegern nun doch erhalten bleiben soll, werden die Generalüberholungen der Maschinen abgeschlossen. Als Anregung für die neue Saison paßte ausgezeichnet die Erzählung des Flugpioniers Wolf Hirth aus seinem an besonderen Erlebnissen reichen Fliegerleben.



Mitglieder der Göttinger Luftsportvereine waren im Restaurant „Alte Krone“ zu einem Kameradschaftsabend zusammengelassen. Der Vorsitzende der Luftsportvereinigung, Dr. Hampe, ließ den mit seinen fast 60 Jahren heute noch aktiven

Sportflieger Wolf Hirth herzlich willkommen. Dr. Hampe sprach die Hoffnung aus, daß gemeinsame

Veranstaltungen der Göttinger Luftsportvereinigungen zu einer Dauereinrichtung werden möchten. Dann plauderte Wolf Hirth, so wie ihm die Erinnerung an besondere Ereignisse gerade kam, über viele Dinge der Fliegerei. Für die erfreulich zahlreiche vertretene Jugend waren diese Erzählungen über die Blütezeit der deutschen Segelfliegerei besonders aufschlußreich. Hier bekamen die jungen Mädchen und Männer, die sich der Segelfliegerei verschrieben haben, einen unschätzbar wertvollen Einblick in das echte Milieu der Fliegerzunft. Doch Wolf Hirth

erzählte nicht nur aus alten Zeiten, in denen man mit einer „Klemm“ nach Herzenslust in Deutschland herumfliegen, starten und landen konnte, wo man wollte, sondern er gab auch recht massive und kühne Ratschläge zum Kampf gegen eine — nach Hirths Meinung — bereits unerträglich übersteigerte Bürokratie in den Luftfahrtbehörden.

Wolf Hirth hatte auch einige alte Filmstreifen mitgebracht, die er zum Teil selbst vor Jahrzehnten im In- und Ausland gedreht hat. Da gab es eine Reihe historischer Bild-dokumente mit Aufnahmen in Rositten, auf der Wasserkuppe oder in Grunau, der schlesischen Segelfliegerschule, die Hirths Namen bekannt machte und in der das erste „Grunau Baby“ geflogen wurde, jener später meistgebaute Segelflugzeugtyp der Welt. Auch über die seinerzeit größtes Aufsehen erregende Bra-vourleistung Wolf Hirths — dem ersten Segelflug über den Wolkenkratzen von New York — wurde ein kurzer Filmstreifen innerhalb dieser einzigartigen Sammlung gezeigt, die Hirth als „Segelflugsalat“ bezeichnete. Es folgte ein Filmstreifen von der Segelflugexpedition Hirths mit Hanna Reitsch, Heini Dittmar und Peter Riedel nach Südamerika, die mit dazu beitrug, die unbestrittene Führungsrolle des deutschen Segelfluges in der Welt zu unterstreichen.