



Der Verfasser des Artikels „Rückblick auf 60 Jahre Aerodynamische Versuchsanstalt Göttingen“, Prof. Dr. Albert Betz (1967), Direktor der AVA von 1937 bis 1957, mit dem Modell eines Schulgleitflugzeug dieses Typs hatte er als junges Mitglied der Forschungsgruppe um Prof. L. Prandtl selbst Flugerfahrungen gesammelt.

Wo immer sich junge Menschen mit Wissenschaft und Technik des Fluges befassen, werden sie auch vom Flugsport angezogen. Er begeistert sie, Erlerntes zu erproben und neue Ideen zu verwirklichen. Der Flugsport schafft dabei die befruchtende Atmosphäre einer Gemeinschaft, die zugleich Verantwortung fordert.

So bildeten sich vor allem an Technischen Hochschulen flugwissenschaftlich und -technisch tätige Akademische Fliegergruppen. In Göttingen entstand zuerst 1930 in der „Fliegergruppe an der Aerodynamischen Versuchsanstalt Göttingen“ (Flavag) eine diesen Gruppen verwandte Vereinigung.

Mitglieder der Flavag entdeckten das Hangsegelfluggelände an der Weper, wo sie zunächst mit zwei Gleitflugzeugen eigener Konstruktion flogen.

1933 beschickte die Flavag den Rhönwettbewerb mit ihrem Übungssegler „Weper“. Ihre nächste Konstruktion, die „Niedersachsen“, erregte auf der Rhön großes Aufsehen, da sie zum ersten Mal, und zugleich in erster Anwendung neuer Ergebnisse der Aerodynamischen Versuchsanstalt, einen aerodynamisch günstigen Flügel-Rumpf-Übergang aufwies, der den Rumpf in den tragenden Flugzeugverband einbezieht. Die Vollendung der Niedersachsen und neue Pläne hatten die Mitglieder der Flavag beim politischen Umschwung des Jahres 1933, der auch die Auflösung ihres Vereins bedeutete, zusammengehalten. Auf der Rhön hatten sie für die „Niedersachsen“ Preise erhalten, mit denen sie neue Vorhaben zu finanzieren gedachten. Als jedoch die so gewonnenen Mittel in die allgemeine Kasse des Deutschen Luftsportverbandes gesteckt wurden, gingen sie resigniert auseinander.

Die traditionsreichsten Akademischen Fliegergruppen – an den Technischen Hochschulen in Aachen, Darmstadt und München – hatten 1933 einer Auflösung widerstanden und höheren Orts Pläne zu ihrer Gleichschaltung veranlaßt. Man kam zu der Lösung, sie als „Flugtechnische Fachgruppen“ zur Förderung des Ingenieurwachstums unter der Obhut der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt weiterzuführen.

Dies gab auch an anderen Orten wieder Mut, und so kam es 1935 zur Gründung der „Flugtechnischen Fachgruppe an der Universität Göttingen“ (FFG-Göttingen). Die Angliederung an die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt erwies sich als sehr glücklich, denn bei reichlicher Finanzierung blieb, unab-



Die „Niedersachsen“ der Flavag



Leistungssegelflugzeug G 2 der FFG – Göttingen

hängig von politischer Aktivität, die Möglichkeit zu freier Arbeit.

Die FFG-Göttingen nahm unter zunächst ungünstigen Werkstattverhältnissen ein Ganzmetallsegelflugzeug G 1, in Angriff, mit dem fertigungstechnisches Neuland betreten wurde. Nachdem sich die FFG-Göttingen 1937 in einer Baracke an der Bunsenstraße eine ordentliche Werkstatt hatte einrichten können, wurde 1939, noch vor der G 1 ein in Holzbauweise ausgeführter Leistungssegler, G 2, fertiggestellt, der den neuesten Erkenntnissen der Aerodynamik entsprach und zudem voll kunstflugtauglich war. Nach Ausbruch des Krieges, bei dem die Ausführung einer doppelsitzigen Version der G 2 aufgegeben werden mußte, baute die FFG-Göttingen gemeinsam mit den Flugtechnischen Fachgruppen in Chemnitz und München ein Meßsegelflugzeug, G 4. Mit der G 4 wurden die Eigenschaften von Tragflügelprofilen untersucht. Zur Durchführung dieser Untersuchungen entwickelte die FFG-Göttingen das „Sondenschleppverfahren“, bei dem das Meßsegelflugzeug gewissermaßen als Meßsonde unter einem Motorflugzeug durch ungestörte Luft geschleppt wird.

Nach dem Kriege wurde 1952 als unmittelbare Nachfolgerin der FFG-Göttingen die „Flugwissenschaftliche Fachgruppe Göttingen e.V.“ (FFG) gegründet. Sie hat sich die Förderung des Nachwuchses auf dem Gebiet der Flugwissenschaften zur Aufgabe gestellt und ist mit zehn anderen flugwissenschaftlich und -technisch tätigen Studentengruppen in der „Interessengemeinschaft Deutscher Akademischer Fliegergruppen“ zusammengeschlossen.

Die FFG schloß in ihren Arbeiten an die ihrer Vorgängerin an. Sie entwickelte das Sondenschleppverfahren im Hinblick auf die Messung der Flugleistungen von Segelflugzeugen weiter und ergänzte es gegenwärtig durch Flugleistungsmessungen im Normalschlepp. Verschiedene Instrumente wurden hierzu entwickelt. Sie befaßt sich mit den an die Festigkeit von Segelflugzeugen zu stellenden Anforderungen und führte umfangreiche Untersuchungen über die Stoßbelastungen bei Start und Landung von Segelflugzeugen durch, um Grundlagen für die Konstruktion von Segelflugzeugsitzen und

-federungen zur Vermeidung von Wirbelsäulenschäden zu erhalten.

Die Mitglieder der FFG üben sich aber auch im Handwerk des Flugzeugbaus. Hierfür steht ihnen, nachdem sie mehrere Werkstattprovisorien durchwandert haben, heute eine gut eingerichtete Werkstatt in einem 1963 eingeweihten Heim auf dem Gelände der Max-Planck-Gesellschaft zur Verfügung. Die praktische Erprobung ihrer Ergebnisse und die fliegerische Schulung ihrer Mitglieder führt die FFG immer wieder mit den Göttinger Luftsportvereinen zusammen, mit denen sie gute Zusammenarbeit und herzliche Freundschaft verbindet.



Mitglieder der FFG bereiten ein Segelflugzeug für einen Sondenschleppversuch vor

Wissenschaftliche Fluggruppen in Göttingen