

# Akaflieg Dresden D-B10

## EIN STUDENTISCHES MEISTERWERK



Als einer der letzten Hochleistungssegler besaß die aus dem Jahr 1931 stammende Konstruktion eine angeblich aerodynamische Todsünde – einen geräumigen, eckigen Kastenrumpf. Dafür war der Flügel um so hochwertiger.

### Karlheinz Kens

In einer Aufsatzreihe aus den Jahren 1952/53 fasst der Coburger Ingenieur Walter Stender (1905–2000) die historischen Aspekte der technischen Entwicklung des motorlosen Fluges zusammen, um sie als Entwurfsgrundlage für zukünftige Segelflugzeuge zu verwenden. Er (der 1931 den Einsitzer FF der Berliner Akaflieg – siehe Band 2 der in unserem Verlag erschienenen Classic Scale-Reihe »Historische deutsche Flugzeuge bis 1945« ab Seite 52 – entworfen hatte) glaubte damals, am Beginn einer neuen, vierten Entwicklungsperiode zu stehen – und behielt Recht.

Seine Vision basierte auf Untersuchungen der dritten Periode, die die Zeitabschnitte des experimentellen Tastens sowie des reinen Hangsegelfluges abgelöst hatte und die durch die Entdeckung des Thermiksegelns mit langen Streckenflügen eingeleitet worden war. Stender stellte rückblickend fest, dass für Flugzeuge dieses dritten Entwicklungsabschnitts eine geringe Sinkgeschwindigkeit zwar von Vorteil blieb, aber zweitrangig wurde. Wenn es darum ging, die Strecke zwischen zwei Aufwindgebieten schnell mit geringstem Sinken zu überbrücken, war die beste Gleitzahl innerhalb eines ausgedehnten Geschwindigkeitsbereichs wichtiger geworden. Dafür durfte die Flächenbelastung höher sein. Das allerdings bot keine Schwierigkeiten, denn die schlankeren freitragenden

den Flügel mit dünneren, weniger gewölbten Profilen erforderten sowieso mehr Baumasse. Und das Streben nach geringstem Widerstand rief beispielsweise immer mehr nach günstigen, aber schweren Plexiglas-Abdeckungen für die Führersitze.

So weit, so richtig. Aber Stender sah auch die kantigen Rümpfe für Hochleistungssegler verschwunden. Hier irrte der geachtete Prophet. Kantige Rümpfe gab es immer wieder bis zum Schluss der dritten Periode. Eines der frühen, aber krassesten Beispiele dürfte die D-B10 der Dresdener Akaflieger sein.

Der Einsitzer Dresden D-B10 wurde 1931 von Erhard Muschick, Technischer Leiter und Gruppenfluglehrer der Dresdener Akaflieg,

für den Rhön-Wettbewerb 1931 entworfen und konstruiert, konnte aber im Bau nicht rechtzeitig fertiggestellt werden. Muschick selbst flog ihn dann beim Wettbewerb 1932. Mit dem 1930 entstandenen Vorgänger D-B9 hatte er einen abgestrebten Zweisitzer entwickelt, der einen wasserdichten Rumpfboden und abgeschottete Flügelenen besaß, um mit ihm im aufwind- und landeplatzarmen Umfeld von Dresden notfalls auf der Elbe landen zu können. Er hatte zwar noch offene Sitze, aber einen ovalen Rumpfqerschnitt.

Warum Muschick für die nachfolgende D-B10 als Hochleistungsmaschine einen plum-

Rhön 1932: Die D-B10 wird aufmontiert. ▼



pen Kastenrumpf wählte, obwohl der Anteil der Leermasse der angestrebten höheren Flächenbelastung wegen keine Rolle gespielt hätte, ist leider nicht überliefert. Zu jener Zeit Ende der 1920er Jahre, als sich die Akaflieg Dresden aus Kostengründen ausschließlich dem Segelflug zuwandte, galt als deren Prämisse: hohe Bausicherheit, hohe Flächenbelastung für höhere Geschwindigkeiten und äußerste Hochwertigkeit der Aerodynamik. Eine große Bausicherheit wurde erreicht, davon zeugt die hohe Rüstmasse bei der D-B10. Aber trotz des plumpen Rumpfes stimmte auch die Aerodynamik, denn das Muster war mit seiner Gleitzahl von 30 für die damalige Zeit überragend und dank ihres großen Geschwindigkeitsbereichs für Streckenflüge sehr geeignet.

Dieses Flugzeug war die zehnte und blieb leider die letzte Flugzeugkonstruktion der Akaflieg Dresden, die 1922 an der dortigen Technischen Hochschule gegründet worden war. Sie blieb zuerst Untergruppe des Flugtechnischen Vereins Dresden, in dem Studenten die beiden ersten beiden Segelflugzeuge D-B1 und D-B2 planten und bauten, mit denen schon der zweite und der dritte Rhön-Wettbewerb beschickt werden konnte (siehe Band 1 der Classic Scale-Reihe »Historische deutsche Flugzeuge bis 1945« ab Seite 58). Am 14. April 1924 wurden die Akaflieger selbstständig. Während der Zeit ihres Bestehens erfuhren sie durch den Lehrstuhlinhaber für Technische Mechanik, Professor Dr. phil. Dr. Ing. e.h. Erich Trefftz (1888–1937), kräftige Unterstützung.

Ab 1925 übernahm ihr 1. Vorsitzender Friedrich Schicht die Führung und gab sie bis zu ihrer vollständigen Auflösung nicht mehr ab. 1927 holte Schicht den aus dem Sudetenland stammenden Segelflugzeugbauer Karl Fritsch (1900–?), der ab 1914 in Berlin das Modelltischler-Handwerk erlernte und bei Rumpler Flugzeugbauer wurde, nach Dres-

den. Von Juli 1927 bis Juli 1933 bekleidete er bei der Akaflieg Dresden den Posten des Werkmeisters und wirkte maßgeblich bei der Gestaltung der jüngeren Typen, also auch der D-B10, mit. Da Fritsch als Ausländer keine Arbeitserlaubnis bekam, musste er von Schichts privaten Zuwendungen leben. Fritsch konnte schließlich auf 25 Jahre Arbeit bei drei verschiedenen Akafliegern zurückblicken. ...

