

100. Sitzung LTH-Masseanalyse -Gedanken zum 25.10.2005 von Cajo Grieser

Meine Herren, liebe Freunde von Arbeitskreis und Handbuch Masseanalyse!

Hundert Sitzungen in einem Drittel Jahrhundert zu dem einzigen Thema "Masse des Flugzeugs und seiner Teile" sind sicher ein Anlass, innezuhalten und sich umzuschauen. Zu den Sach-Ergebnissen hat Herr Sellner ja heute morgen eine Übersicht gegeben. So bin ich dankbar, hier statt von harten Fakten mehr vom Besinnlichen und Menschlichen, vielleicht auch Allzumenschlichen, sprechen zu dürfen.

Eigentlich bin ich bei Ihnen ja Außenseiter, denn Masseanalyse ist nicht mein Fachgebiet und ich bin mehr als 10 Jahre aus dem Beruf. Dankenswerterweise haben Sie mich aber als Mitglied akzeptiert, wenn ich auch nicht bei allen 100 Sitzungen dabei war. Dafür war ich in anderen Arbeitskreisen oft Gast, manchmal Mitglied, kenne auch sonst einige Fachgremien und Ausschüsse. Im Vergleich wurde mir bei Masseanalyse immer wieder die besondere Atmosphäre **Ihrer** Sitzungen bewusst als die eines Clubs von Freunden und nicht einer nüchternen Technokraten-Riege. Die Gäste dieses Abends sollten das aber bitte nicht deuten, dort rangiere Beziehung vor Sache!! Die Debatten sind knallhart in der Sache - dennoch in der Atmosphäre eines "Gewichtsclubs", in dem sich Freunde ihrem gemeinsamen Thema widmen!


Wie kam es nun zu diesem Gewichtsclub? Darf ich dafür ein bisschen ausholen? Etwa 1965 traf ich in München am Rande einer Besprechung Herrn Falkenheiner, den ich als Aeroelastiker bei Heinkel kannte. Einige Zeit vorher hatte ich beim Hamburger Flugzeugbau (heute Deutsche Airbus) verantwortlich das Fachgebiet Lastannahmen übernommen - die Bezeichnung Belastungsmechanik war noch nicht erfunden -und stieß immer wieder auf die Frage, wie wohl andere diesen oder jenen Spezialaspekt behandeln mochten. Ich erzählte Falkenheiner davon. Der sagte: "Herr Grieser, Sie müssen einen Club gründen, einen Lastannahmen-Club, wo sich Fachleute zwanglos zu ihren speziellen Problemen austauschen können." Seither hat für mich die Wortkombination "technisches Fachgebiet" + "Club" diesen besonderen Klang.

Ich suchte also gezielter nach "leitenden Lastannahmern" und warb telefonisch für einen Arbeitskreis bzw. Club Lastannahmen. 1966 trafen sich am Rande einer DGLR-Tagung 6 oder 7 Herren aus Industrie, Forschung und Amt und gründeten den "AKLA". Als Ziele notierten wir Erfahrungsaustausch, ein Handbuch für Lastannahmen und einige weitere.

Etwa bei der 3. Sitzung dieses AKLA - das Handbuch war noch im Embryonalzustand - berichtete Herr Berninghaus / MBB vom Handbuch des "Industrieausschuss Strukturberechnung / IASB", dessen Ziel es sei, das Kooperations-Arbeitsmittel "Airbus-Statikordner", vorher fortgeschrieben aus dem "Transall-Statik-Ordner", weiter zu entwickeln zum allgemein gültigen "Handbuch Strukturberechnung - HSB". Schon bald sollte eine erste Ausgabe gedruckt werden. Es hieß auch, zur Förderung dieser Arbeiten stünden Mittel des BMVg in Aussicht.

Nun sind Lastannahmen und Statik ja nicht unabhängig voneinander und Abstimmung mancher Inhalte offensichtlich sinnvoll; also suchten wir Kontakt zum IASB. Parallel kümmerte sich Herr Ambos, AKLA-Mitglied und damals noch Musterprüfstelle, amtsintern um die Sache. Zwischen AKLA und IASB wurde Sitzungs-Teilnahme von "Abgesandten" und Austausch der Protokolle verabredet und praktiziert. Allerdings blieb der IASB, wohl wegen erwarteten Gerangels um Staatsknete reserviert, pochte u.a. auf seine Industrieorientierung (IASB!).

Aufgestellt: Grieser	Geprüft: Sellner	Datum: Oktober 2005	CJG-Systemtechnik
-------------------------	---------------------	------------------------	-------------------

	Chronik zur 100. Sitzung des Arbeitskreis Gewichte/Masseanalyse	MA 00 000-01
		Ausgabe A
		Seite 22 von 26

Arbeit und Kooperation bei AKLA und IASB liefen aber gut; um den ersten Druck gab es ein bisschen Wettbewerb, der natürlich mit dem Sachvorsprung jener "Statikordner" zugunsten HSB ausging.

Damals hörte ich von Dr. Nasitta, Gründer und Vorsitzender des IASB, den Dachbegriff "Luftfahrttechnisches Handbuch", merkte aber bald, dass Nasitta das darin steckende Integrations- und Ausbaupotential für unsere Arbeit entweder nicht erkannte, vermutlich aber wegschob wegen befürchteter Verdünnung der Fördermittel bei weiteren Handbuchbänden. Doch der Gedanke eines umfassenderen Handbuches hing bereits in der Luft.

1969 hatte ich zum Arbeitgeber IABG gewechselt, die bald danach vom BMVg mit Verwaltung und Weiterleitung der Handbuch-Fördermittel und Koordination der Gesamt-Handbucharbeit beauftragt wurde; in der IABG erhielt ich diese Aufgabe. Als Dachgremium wurde der LTH-Koordinierungs-Ausschuss gegründet mit je einem Vertreter der am Handbuch mitarbeitenden Stellen und Arbeitskreise - wie auch heute noch. Zu den Kompetenzen des KA sollte u.a. die Entscheidung über zusätzliche Handbuchbände gehören.

Als im KA die Bezeichnung der IABG-Verwaltungsstelle diskutiert wurde, schlug jemand "Generalsekretariat" vor, was ich damals entsetzt zurückwies - vielleicht war das ja ein taktischer Fehler? Genannt wurde sie dann LTH-Koordinierungs-Stelle - wie heute noch.

Wegen der Fördermittel gab es im LTH-KA anfänglich einige Irritation: Im betreffenden BMVg-Schreiben an die Firmen hieß es u.a., "... BMVg wird für diese Handbucharbeit Fördermittel bereitstellen und geht davon aus, dass die Industrie Eigenaufwendungen in mindestens gleicher Höhe leistet.". Dadurch erfuhr manche Geschäftsleitung vielleicht erstmals, dass in ihrem Haus an einem solchen Handbuch gearbeitet wurde, andererseits wurde der Brief durchweg als Zusage eines 50%-Zuschusses interpretiert. Da man den LTH-Aufwand aller beteiligten Stellen bei günstiger Bewertung durchaus zu Millionenhöhe summieren konnte, reisten zur ersten KA-Sitzung etliche Herren der zweiten Leitungsebene an. Bei Nennung der eingeplanten Summen und Erläuterung des Textes gab es lange Gesichter und Ernüchterung, was sich aber zur Erleichterung der LTH-Aktiven (mich eingeschlossen) nur mäßig bremsend auf die LTH-Arbeit auswirkte.

Jetzt komme ich endlich zu "Gewichte" und weiteren LTH-Bänden:

Als LTH-Koordinierungs-Stelle konnte ich nun jenen Dachbegriff Luftfahrttechnisches Handbuch aufgreifen. Ich stellte allenthalben die Vorteile eines solchen Werks und seiner Erarbeitung heraus und suchte Kontakte zu entsprechend interessierten (möglichst leitenden) Persönlichkeiten. Ich fand sowohl Zustimmung, als auch Ablehnung wie auch Bremser, stieß andererseits bei einigen Sachgebieten auf vorhandene handbuchartige Aktivitäten, die ich damals Streuaktivitäten nannte. Das schrie geradezu danach, sie zusammenzufassen und als LTH-Band weiterzuführen. Unabhängig davon kam es zum Start eines LTH-Bandes vor allem darauf an, einen interessierten, aktionsbereiten und angesehenen Fachmann jenes Sachgebietes zu finden. Bald konnte ich dem Koordinierungsausschuss eine Liste vorlegen von etwa einem Dutzend sinnvoll möglicher LTH-Bände. Das waren u.a. Gewichte, Konstruktion, Aerodynamik, Flugversuch und weitere.

Diese Liste wurde im KA intensiv, auch kontrovers, diskutiert; ein Band Konstruktion wurde vorrangig für notwendig befunden. Zu Gewichte wurde mehrfach eingewendet, dieses simple Thema habe doch nicht genügend Substanz für einen ganzen LTH-Band und solle besser als ein Abschnitt in Konstruktion behandelt werden. Für Gewichte hatte sich Dr. Wolfgang Schneider, vielen von Ihnen wohl bekannt, recht interessiert und aktionsbereit gezeigt. Für den Anlauf von Konstruktion setzte sich Herr Freytag, damals Firmenvertreter von VFW-Fokker, mächtig ein. Bei manchen anderen fanden aber meine LTH-Ausbau-Aktivitäten keineswegs nur Beifall, u.a. befürchteten manche wieder die Verdünnung der Ressourcen durch weitere Bände.

Aufgestellt: Grieser	Gepüft: Sellner	Datum: Oktober 2005	CJG-Systemtechnik
-------------------------	--------------------	------------------------	-------------------

Entgegen Schneiders und meiner Argumentation beschloss damals der Koordinierungsausschuss, einen Arbeitskreis Gewichte nur als Unterausschuss von Konstruktion zuzulassen. In dieser Form und unter Vorsitz W. Schneider begann 1973 die Arbeit an LTH-Gewichte. Als dann ziemlich bald die erste Lieferung gedruckt wurde, merkten manche Kritiker anscheinend erst durch diese Papiere, dass Gewichte-Arbeit tatsächlich etwas technisch anspruchsvolles ist. Ebenso wirkte auf die Abkopplung von Konstruktion aber auch das jährlich erneute Gerangel um die Fördermittel, zusammen mit der Wortmächtigkeit des Vorsitzenden (Spitzname wohl nicht umsonst "Schnauze"-Sch.). Irgendwann setzte sich dies bei Konstruktion und KA durch und Gewichte war nicht mehr Unterausschuss.

Immer noch war uns aber der Name Gewichte zuwenig sachgerecht. Wir brauchten eine Benennung, die das Methodische besser umschreibt als dieses Wort. Nach Diskussion diverser Vorschläge wurde 1988 "Masseanalyse" als neuer Name festgelegt, offiziell für Band und Arbeitskreis eingeführt und ist heute im deutschen Sprachraum für das Sachgebiet gängig.

Der dem KA damals so wichtige Arbeitskreis Konstruktion konnte leider nur drei Lieferungen herausbringen und besteht schon lange nicht mehr. Triumph wäre aber verfehlt, denn sicher spielt auf diesem Sachgebiet die Sicherung von Firmen-Knowhow eine besonders große Rolle. Andererseits scheint es mir ein kleines Wunder, dass beim LTH insgesamt der Austausch von Fach-Knowhow in gedruckter Form langfristig einigermaßen ausgewogen funktioniert und akzeptiert wird. Bei Fachleuten außerhalb der Luftfahrttechnik, denen ich gelegentlich von meiner Arbeit erzählte, stieß ich damit immer wieder auf Erstaunen und Bewunderung.

Wie sieht es heute aus? Das LTH als Ganzes ist mit sieben aktiven Bänden, trotz einer Leiche und zwei Totgeburten quicklebendig und wird vom BMVg trotz knappster Kasse bisher immer noch gefördert. Speziell für diesen Band Masseanalyse ist dies vor allem **Ihrer** Arbeit und Engagement zu danken. Die Ergebnisse statt auf Papier als Silberscheibe oder Download zu erhalten, daran brauche ich mich wohl nicht mehr zu gewöhnen, aber ich sehe ein, dass diese Formen wirklich rationeller sind. Jedoch frage ich mich, wie denn beim Download die früher so oft beschworene Gegenleistung eingefordert werden kann.

Ein Ausgleich dafür ist sicher jener informelle Austausch mit Fachkollegen in den Arbeitskreisen, der inzwischen wohl bei allen akzeptiert und gepflegt wird, anders als in der Anlaufzeit, wo er von manchen als Debattierklub belächelt und abgelehnt wurde.

Dennoch ist für mich persönlich die **Club**-Atmosphäre gerade der Masseanalyse-Sitzungen etwas besonderes. Wie kommt das? Zwei Beispiele:

Da liegt dann plötzlich bei einer Sitzung zum Jahresende oder sonst besonderem Termin an jedem Platz ein Blatt, wo jeder seine Macken diskret aber geistreich aufgespießt findet. Trotz diskreter Formulierung weiß man natürlich, wer gemeint ist, schließlich kennt man einander. Da ist der "Gewichtsclub" selbstbewusst genug, den knochentrockenen Stoff des Handbuches auch mal aufzulockern durch eine eingeschobene Karikatur oder ähnliches. Manche Arbeitskreise oder dortige Mitglieder blockten das aus Angst ab - der Gewichtsclub ist locker genug!

Doch es hilft nichts -erklären kann man diese Atmosphäre nicht - sie kommt eben von den Menschen! So bleibt mir nur, Ihnen für die Jahre freundschaftlich-lockerer Zusammenarbeit - neben dem fachlichen Engagement -herzlich zu danken...

... und bitte Sie, mit mir das Glas zu erheben auf die nächsten 100 Sitzungen und 1000fach interessanten Gedankenaustausch.

Aufgestellt: Grieser	Geprüft: Sellner	Datum: Oktober 2005	CJG-Systemtechnik
-------------------------	---------------------	------------------------	-------------------