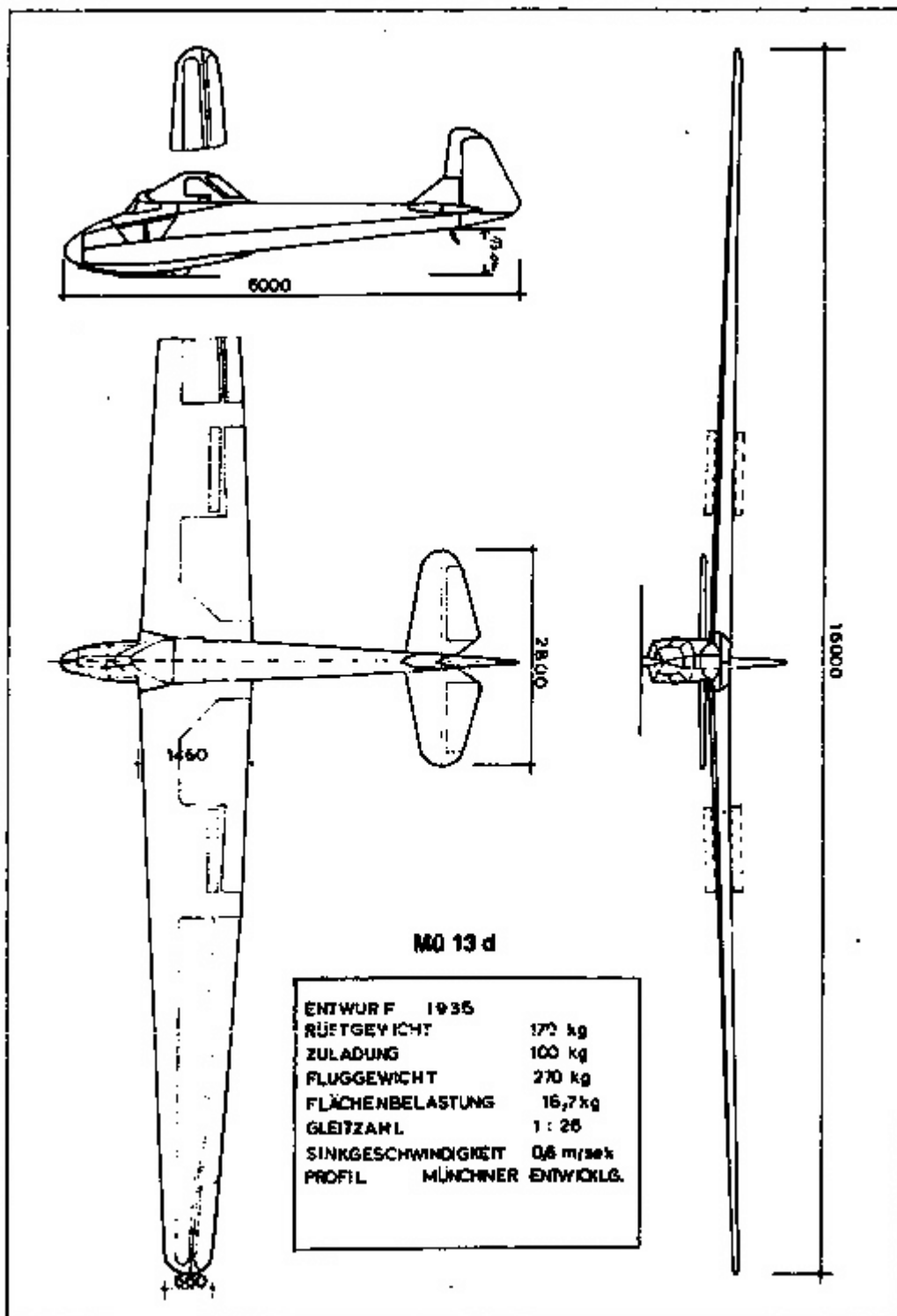


Mü 13d

Die beschriebene Mü 13d ist ein Nachbau von der Akademischen Fliegergruppe München aus dem Jahr 1955, von der Serienversion des Urtyps Mü 13 .



Die Geschichte der Mü 13 ist eng mit dem Konstrukteur Egon Scheibe, einem damaligen Mitglied der Akaflieg München, verbunden. Er entwickelte die sogenannte Münchner Schule und gründete später die erfolgreiche Flugzeugbaufirma „Scheibe-Flugzeugbau“.

Mit ihr begann die Ära des Segelflugzeugbaus in Bayern. Die legendäre „Bergfalken“-Serie, welche die Firma weithin bekannt machte, basiert auf der Mü 13.

1935 wurde in der Akaflieg München mit der Entwicklung der Mü 13 als Weiterentwicklung der Mü 10 begonnen. Sie wurde von den beiden Akafliegern Egon Scheibe und Kurt Schmidt konstruiert und 1936 fertiggestellt. Damals wurden zwei Prototypen gebaut, die „Merlin“ und die „Atalante“.

Wie die Mü 10 besaß die Mü 13 einen Stahlrohrumpf und auch eine identische Leitwerksanordnung. Allerdings hatte der Schulterdecker Mü 13 Klappen über die gesamte Spannweite, welche in Kombination mit dem Querruder zur Auftriebserhöhung verstellt werden konnten und durch Verringerung der Fluggeschwindigkeit das Fliegen in sehr enger Thermik ermöglichten. Mit einer Gleitzahl von 28 (bei 66 km/h) war die Mü 13 zu dieser Zeit eines der besten Segelflugzeuge und konnte auch dank ihres für die damaligen Verhältnisse selbstentwickelten dünnen und widerstandarmen Profils mit bis zu 200 km/h sehr schnell geflogen werden. Die Mü 13 wurde vor allem für die Teilnahme an Wettbewerben und für den Leistungsflug konstruiert.



Mü13 Atalante Die Bereiche des Querruders und der Wölbklappe sind gut zu erkennen

Auf Grund der fliegerischen Erfolge von Kurt Schmidt wurde die Mü 13 zu einem der bekanntesten Segelflugzeuge der 30er Jahre. Auf dem 17. Rhönwettbewerb gelang Schmidt und seiner Mü 13 ein 252 km Streckenflug, was für damalige Verhältnisse eine große Leistung war.

So wurde sie als erster und bisher einziger Prototyp der Akaflieg München in Serie gebaut.

Die Firma „Schwarzwald Flugzeugbau Wilhelm Jehle“ in Donaueschingen brachte die geringfügig veränderte Mü 13d heraus. Die d-Variante hatte einen verlängerten Rumpf und ein größeres Seitenruder. Sie wurde 1942 erstmals gebaut und erfreute sich großer Beliebtheit. Von den Varianten Mü 13 d1 bis d3 wurden bis Kriegsende mindestens 150 Stück gefertigt.

Der Verbleib der Flugzeuge ist durch die Wirren des Zweiten Weltkrieges nur schwer nachzuvollziehen. Auf einer englischen Segelflugseite wird von einer Mü 13d und einer Mü 13a, also einer der beiden ursprünglichen Mü 13, berichtet, die 1945 nach England überführt wurden.

Das Deutsche Segelflugmuseum auf der Wasserkuppe ist im Besitz einer Mü 13 d1.

Nach der Aufhebung des Segelflugverbots durch die Alliierten im Jahre 1951 besaß die Akaflieg München lediglich die Mü 10, die den Krieg im Deutschen Museum überstanden hatte.

1955 wurde beschlossen, die beliebte Mü 13d nachzubauen. Die erste Aufzeichnung zum Neubau zeigt das Büchlein von Toni Tröger zu „Gewicht und Material Mü 13 Dora“ vom 08.02.1955. Der vollständige Neubau mit der Werksnummer 001/Akaflieg wurde am 20.09.1955 erfolgreich geprüft und erhielt daraufhin am 11.10.1955 die vorläufige Fluggenehmigung mit dem Kennzeichen D-1305.

Die D-1305 hat im Gegensatz zur Mü 13d nach Musterzulassung einige Abweichungen. So besitzt sie eine Stoßansteuerung anstatt einer Seilsteuerung, ein verändertes Rumpfvorderteil mit Sitz, eine geänderte Flügelspitze und ein Leitwerk entsprechend dem des Bergfalken II.

Der Nachbau der Mü 13d wurde maßgeblich von einer Gruppe Alter Herren, also Mitgliedern der Akaflieg, die ihr Studium abgeschlossen haben, vorangetrieben. Sie wurden auch die „Doretten“ genannt. Dieter Seyffert spielte hierbei eine wichtige Rolle und so ging die Mü 13d nach ihrem Erstflug in den Besitz der Haltergemeinschaft der „Doretten“ und Dieter Seyffert über.



Die „Dora“ wurde von 1956 bis 2002 geflogen. Dieter Seyffert verstarb im Jahre 1999 und vererbte die D-1305 an die Akaflieg.

So kam die „Dora“ 2000 wieder in den Besitz der Akaflieg München.

Dort wurde sie bis zum 4.8.2002 geflogen und wurde an den Oldtimer Segelflugverein München e.V. verliehen. 2008 kehrte die „Dora“ zur Akaflieg zurück.

Mit ihrem Erhalt pflegt die Akaflieg München aber nicht nur ihre Geschichte, sie erhält auch das Wissen, welches in diesem Projekt steckt. Die Ära der Holzflieger ist beendet und somit schwinden auch die Kenntnisse über die Holzflugzeuge. Da die meisten Reparaturen selber ausgeführt werden, bleibt dieses Wissen erhalten und wird an jüngere Generationen weitergegeben.

Und nicht zuletzt, ist es die einmalige Gelegenheit, eine über 70 Jahre alte Konstruktion zu fliegen, welche die „Dora“ der Akaflieg so einzigartig macht.

Die Mü 13d wurde im April 2014 vom Landesdenkmalamt in München zum ersten Flugzeug, das als bewegliches technisches Kulturgut in die Denkmalliste von Bayern aufgenommen wurde.

Technische Daten

Tragfläche	
Spannweite	16,00 m
Flügelfläche	16,16 m ²
Streckung	15,84
Profil	Münchener Entwicklung

Rumpf	
Länge	6,02 m
Fahrwerk	fest, ungefedert

Massen	
Fluggewicht	270 kg
Rüstgewicht	170 kg
Zuladung	100 kg

Flächenbelastung	16,7 kg/m ²
-------------------------	------------------------

Flugleistungen	
Mindestgeschwindigkeit	50 km/h
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Gleitzahl	28
geringstes Sinken	0,6 m/s (55 km/h)