

Liebe Freunde und Förderer des Deutschen Segelflugmuseums mit Modellflug

Über die Einweihung unseres erweiterten Museums sind Sie mit unserer Ausgabe Heft 7 bereits informiert worden. Heute geben wir Ihnen einen Blick in die neue lichte Ausstellungshalle, so dass auch diejenigen sich daran erfreuen, die die Wasserkuppe nicht besuchen können.



Das erweiterte Museum wird hervorragend angenommen. Trotz dreimonatiger Schließung wegen der Neueinrichtung, ist 2006 die Besucherzahl um 4.500 auf rund 33.000 angewachsen. Dadurch werden dem Segel- und Modellflug täglich neue Freunde gewonnen. Es wäre begrüßenswert, wenn sich die Vereine durch ihre Mitgliedschaft im Förderverein unsere Zukunft sichern würden.

Die Zielsetzung von Dr. Culmann, meinem Vorgänger im Amt, ist erreicht! Frau Rohe hat im Herbst Mitglied 1.000 und 1.001, Herrn Kiel und Frau Schierenberg gewinnen können.



Da wir ohne Zuschüsse arbeiten, müssen wir mit einem starken Förderverein die Zukunft unseres Museums sichern. Allein jährliche Abgänge von 30 – 50 Mitgliedern wollen jeweils ersetzt werden. In unserem Stiftungsvorstand sind einige Veränderungen aufgetreten:
Peter F. Selinger, allen bekannt

durch sein hervorragendes Buch „*Segelflugzeuggeschichte, die Gleit- und Segelflugzeuge des Deutschen Segelflugmuseums*“ hat leider aus persönlichen Gründen den Vorstand verlassen. Peter Selinger gehört zu den besten Luftfahrtjournalisten mit einem unwahrscheinlichen Fundus an Wissen und Bildmaterial. Hiervon zeugen unter anderem seine Bücher über Flugzeughersteller und seine Beschreibungen von Flugzeugtypen, die schon fast als Standardwerke gelten. Er hat seine umfangreichen Kontakte zu Firmen und Bezugspersonen immer wieder für unser Museum eingesetzt und sich u.a. sehr um die Beschaffung von sogenannten „Meilensteinen“ im Segelflugzeugbau für unser Museum bemüht. Wir sind ihm zu großem Dank verpflichtet und hoffen sehr, dass er uns auch in Zukunft für Einzelaktionen zur Seite steht.

Fred Weinholz hatte sich mit dem 80. Geburtstag eine Grenze gesetzt und konsequent nach der Einweihung sein Mandat als Vorstandsmitglied niedergelegt. Er hat uns viel gegeben und hinterlässt eine große Lücke.

Leider plant auch Josef Kurz nach seinem 80. Geburtstag die Vorstandsarbeit in diesem Jahr niederzulegen. Ich kann mir noch nicht vorstellen, wie dieses „Urgestein des Segelfluges“ ohne die Flugzeuge und die Wasserkuppe leben kann. Die neue Leitung der Werkstattarbeit übernimmt von ihm unser langjähriges Mitglied Peter Distler. Otto Becker hat Josefs herausragenden Verdienste um den Segelflug und die Traditionspflege im nachfolgenden Bericht gewürdigt. Zur Zeit arbeitet Josef Kurz mit seinem Werkstattteam, Peter Distler, Dag Peters und Otto Becker noch an dem Nachbau der „**Raketen-Ente**“, mit der Fritz Stamer und später Fritz von Opel, im Juni

1928 die Revolution der Luft- und Raumfahrt, mit dem ersten bemannten Raketenflug auf der Wasserkuppe einleitete. Der flugfähige Nachbau soll nach seiner Fertigstellung auf dem historischen Wasserkuppengelände durch Gleitflüge erprobt werden. Wir freuen uns, als neues Mitglied im Stiftungsvorstand Dag Peters vorstellen zu können. Sein Vater, Heinz Peters, war lange Leiter der Flugschule auf der Wasserkuppe, er ist darum schon als Jugendlicher in den Segelflug hineingewachsen. Über 15 Jahre arbeitet er im Oldtimer-Segelflugclub und seit 2005 in unserer Werkstatt an der Neuanfertigung, der Restaurierung und dem Erhalt von Oldtimer - Segelflugzeugen. Dag Peters wohnt in Gersfeld, viele werden ihn noch aus dem Hotel „Peterchens Mondfahrt“ kennen. Die Verbindungen zur Rhön und zu den Kommunalkörperschaften hat uns schon viel geholfen. Seit Jahren versuchten wir, an den Ortseingängen von Gersfeld einen Hinweis auf unser Museum anbringen zu lassen, bis vor kurzem ohne Erfolg. Dag Peters schaffte es im ersten Anlauf. Die Vorstandsarbeit wird durch ihn bereichert. Er betreut zudem besondere Gäste beim Museumsbesuch. Bei der Gestaltung der neuen Halle war er ebenso unentbehrlich. Otto Becker, der schon seit Jahren in unserem Werkstattteam arbeitet, hat nach dem Ausscheiden von Fred Weinholz zusätzlich die Redaktion der DSMM-Post übernommen. Sein „Gesellenstück“ haben Sie bereits mit der DSMM-Post Heft 7 in der Hand gehabt. Er wird Sie in Zukunft an „Ihrem“ Museum teilhaben lassen. Wir freuen uns über die neuen hoch qualifizierten Mitarbeiter in unserem Team, „welcome on board“ !
Mit herzlichen Grüßen
Ihr Klaus Scheer und Ihr Theo Rack

K. Scheer *Theo Rack*

Neue Informationstechnik

Die neuen Schilder vor den ausgestellten Flugzeugen können nur einen kleinen Teil der wichtigen Information vermitteln. Darum suchte Theo Rack seit längerer Zeit nach einem elektronischen Führungssystem, das unseren Ansprüchen und Anforderungen gerecht wird. Aus diesem Grund besuchte er viele Museen, um vor Ort die Geräte zu testen. Inzwischen ist er mit einem Gerät fündig geworden, das robust und leicht zu bedienen ist und eine Menge gespeicherter Informationen für den Besucher bereit hält. Die kleinen tragbaren Geräte werden zur Zeit installiert. Zusammen mit Frau Rohe hat Theo Rack in den neuen Räumen die Vorraussetzung geschaffen, um unser umfangreiches Archiv einzulagern und übersichtlich aufzubauen.

Die Archivierung unseres Filmarchivs wird in Zukunft auf elektronische Datenträger umgestellt.

Klaus Scheer

Zum 80. Geburtstag von Josef Kurz



Unser Vorstandsmitglied Josef Kurz feiert am 8. März 2007 seinen 80. Geburtstag. Während seiner Lehrzeit begann bereits sein Interesse für die Fliegerei. 1944 wurde er als gelernter Flugzeugschreiner Gebietssieger für die Region Hessen-Nassau. Seine "A" flog er bereits mit 14 Jahren, die "B" und "C" als 15-Jähriger; und den Luftfahrerschein machte er mit 16 Jahren.

Nebenbei besuchte er Sonderlehrgänge, machte den Luftfahrerschein II und den Kunstflugschein. Als 17-Jähriger wurde er bei der Luftwaffe in Laucha auf dem "Habicht" geschult, eine Vorbereitung zum späteren Einsatz als Pilot auf dem

Raketenjäger Messerschmitt Me 163. Dazu kam es aber nicht mehr.

Am 10. Mai 1945 kam er in russische Kriegsgefangenschaft, eine schwere Zeit für den 18-Jährigen, aus der er erst 1949 zurückkehrte.

1950 gründete er mit Gleichgesinnten die Akaflieg Frankfurt und immatrikulierte sich dafür sogar am Institut für Leibesübungen an der Johann-Wolfgang-Goethe Universität.

Im Jahre 1955 kam er mit der Akaflieg Frankfurt zum Fliegen auf die Wasserkuppe, die ihn fortan nicht mehr los ließ. Er trat der Gesellschaft zur Förderung des Segelfluges auf der Wasserkuppe bei. 1959 wurde er Mitglied bei der Rhönflug Gersfeld, wo er bald in den Vorstand berufen wurde. Bei seinem Wirken, das bis 1964 dauerte, kümmerte er sich besonders um die Jugendarbeit. Dem neu gegründeten Verein Rhönflug Poppenhausen trat er bei und half bei dessen Aufbau.

1982 gründete er zusammen mit 12 Oldtimerfreunden den Oldtimer-Segelflugclub Wasserkuppe und übernahm dort das Amt des Schatzmeisters. Sein Interesse galt und gilt immer der Werkstattarbeit. In der Werkstatt des ROSC, die damals in Remerz war, wurden die Vereinsflugzeuge überholt und der Habicht- und Reihernachbau entstanden. Nachdem im ROSC die Vereinsführung in jüngere Hände übergang, war er dort weiterhin beratend tätig.

Auch das Segelflugmuseum auf der Wasserkuppe wollte nicht auf seine Erfahrung und sein Können verzichten. Er wurde 1999 in den Vorstand des DSMM berufen. Beim Bau der 2006 eröffneten Erweiterungshalle war er vor Ort der Ansprechpartner für die Handwerker, leitete die Umstellung der Flugzeuge in die neue Halle und richtete mit Gleichgesinnten die Museumswerkstatt ein.

Seine Arbeit blieb nicht ohne Würdigung. Im Jahre 1988 erhielt er die Ehrennadel in Gold von der GFS, in der er das Amt des Vizepräsidenten für mehrere Jahre inne hatte, für seine

Verdienste um den Segelflugsport auf der Wasserkuppe. Der Deutsche Aeroclub verlieh ihm 1999 die Goldene Daidalos-Medaille für besondere Verdienste für den Flugsport und 2002 ehrte ihn das Land Hessen mit dem Landesehrenbrief für sein 50-Jähriges ehrenamtliches Engagement.

Josef, wir wünschen dir noch viele Jahre bei bester Gesundheit

Redaktion

Fündig geworden

Durch einen glücklichen Umstand konnten wir von Karl Kugel aus Ravensburg ein „Boden-Trainingsgerät“, den so genannten „Kunz-Schuler“ bekommen. Von Seff Kunz konzipiert, wurden von der Firma Alexander Schleicher in Poppenhausen Anfang der 50er Jahre 200 Stück gebaut. Pläne, die ermöglicht hätten, das Gerät bei uns nachzubauen, existierten leider nicht mehr. Der Trainer brachte die Möglichkeit, bei schlechten Wetterbedingungen ohne Bruchrisiko eine Doppelsitzerschulung am Boden durchzuführen und das ohne den sonst obligatorischen SG 38 und ohne Gummiseil. Der kurze, kardanisch aufgehängte und ausgetrimmte doppelsitzige Rumpf wurde vom Fluglehrer im hinteren Sitz durch Gewichtsverlagerung aus dem Gleichgewicht gebracht, das der Flugschüler im vorderen Sitz mit entsprechenden Reaktionen



am Steuerknüppel wieder herstellen musste. Auf diese Art ausgebildet, ließ sich die erforderliche Startzahl mit dem Schulgleiter SG 38 bis zur A-Prüfung wesentlich verringern. Klaus Heyn hat den „Kunz-Schuler“ repariert, ergänzt und restauriert, so wie er jetzt im Museum zu sehen ist.

Klaus Heyn

Nurflügel - Pionier Heinz Scheidhauer verstorben



Heinz Scheidhauer, geboren am 16.08.1912 verstarb am 18.10.2006. *Der Flugzeugkonstrukteur braucht den Piloten, um die Leistung seines Entwurfes unter Beweis zu stellen, und der Pilot benötigt ein gutes Flugzeug, um seine Fähigkeiten zu zeigen.*

Für die Gebrüder Horten und ihre heute noch faszinierenden schwanzlosen Flugzeuge war es der außergewöhnlich begabte und fähige Pilot Heinz Scheidhauer. Von 1938 bis 1945 in Deutschland und dann wieder von 1950 bis 1956 in Argentinien, vertrauten die Brüder Horten Heinz Scheidhauer die Neukonstruktionen ihrer Nurflügelflugzeuge mit und ohne Motor an. Erstflüge, wie die mit den Hochleistungs – Segelflugzeugen Horten IV und VI und schwierige Erprobungsaufgaben, wie die Demonstration von Einmotorenflügen mit der Horten V und VII konnte er in seine Flugbücher eintragen. Als Lastensegler-Pilot und -Fluglehrer gehörte er zu dem Kreis ausgewählter Piloten, die am 10. Mai 1940 mit den Lastenseglern DFS 230 das Fort Eben - Emael anzusteuern hatten. Er flog zwischen 1941 und 1945 unter anderem die Motor-Segler Horten III d und e, den unmotorisierten Erprobungsgleiter H IX V-1 und die Spezial-Horten II zur Erforschung des Triebwerkseinfbaus für das zweistrahligen Kampfflugzeug HO 229. Später in Argentinien erprobte er den motorlosen Gleiter für ein Delta-Kampfflugzeug und flog den Wettbewerbs-Segler Horten XVb für die argentinische Mannschaft bei den Weltmeisterschaften 1952 in Spanien ein. Soweit es Wetter und Zeit erlaubten, blieb er dem Segelflug treu, nicht zuletzt versuchte er, sich in den Langen Wellen des Riesengebirges. Seine herausragendste segelfliegerische Leistung ist

zweifelloos die Welt-Erstleistung der Überquerung der Anden von Argentinien nach Chile am 30. Oktober 1956 in der zweiseitigen I. Ae.41 "Urubu", deutsche Bezeichnung Horten XVc. Danach lebte Heinz Scheidhauer zurückgezogen in Süddeutschland und verfolgte die Restaurierungen und Pläne zum Nachbau Hortenscher Nurflügel-Segelflugzeuge mit großem Interesse.

Das Deutsche Segelflugmuseum verdankt ihm eine sehr schöne Präsentation der wichtigsten Horten-Segelflugzeuge der Jahre zwischen 1939 und 1949 schon zur Eröffnung unserer erweiterten Ausstellung.



Das Museum erinnert mit großen Bildtafeln an seine Versuchsflüge. Seiner Verbundenheit mit unserer Stiftung hat er durch Berücksichtigung in seinem Testament Ausdruck verliehen.

In Theo Rack und Frau Rohe hatte er Freunde gefunden, die sich fast 15 Jahre regelmäßig für mehrere Tage um sein persönliches Wohl kümmerten.

Heinz Scheidhauer hat entscheidend mitgeholfen, die Flugtechnik weiterzuentwickeln und sich damit einen hervorragenden Platz in der Ehrengalerie verdienter Flugpioniere gesichert.

Vom Beruf zum Hobby

Charlie Binder, ehemaliger Flugingenieur der Deutschen Luft Hansa, ist heute ein sehr erfolgreicher Flugmodellbauer und Modellflieger. Zwei seiner Scalemodelle, zum Beispiel die unten abgebildete DC-3 hat er dankenswerterweise unserem Museum für den Ausstellungsbereich Modellflug vermacht. Mit seinem im Beruf Jumbo fliegenden Sohn baute er innerhalb eines Jahres ein zweiseitiges Flugzeug, eine MCR-01 aus 2700 Einzelteilen, luftfertig zusammen,

mit dem die beiden heute viel in der Luft sind. Nach Beendigung dieses Projektes baute Charlie die MCR-01 noch zusätzlich als Scale-Flugmodell mit Elektroantrieb im Maßstab 1:3, angetrieben durch einen Fun 600-18E-Motor mit Getriebe und mit einer Spannweite von rund 2,22 m. Unseren Modellflugfreunden ist sein mehrseitiger Bericht im „Modellflieger“ Oktober / November 2006 sicher bekannt. Aus seinen Ausführungen geht hervor, dass Modellbau und Modellflug eine hervorragende Schulung handwerklich, als auch im technischen Denken sind. Er war selbst überrascht, wie sehr ihm die Erfahrungen aus dem Modellbau beim Bau des bemannten Flugzeugs geholfen haben. Modellbau und der Bau von Segelflugzeugen gehören zusammen. Eine Erkenntnis, die auch uns letztlich veranlasste, den Modellflug in unser Museumskonzept zu integrieren. Hierbei versuchen wir, nach dem bewährten Prinzip vorzugehen, ebenfalls Meilensteine der Entwicklung auszustellen, wie wir es mit dem Segelflug machen.

Klaus Scheer



Wir danken Fred Weinholtz



Fred und Edith Weinholtz

Die letzte DSMM-Post war ja fast ausschließlich dem neuen Museum gewidmet. Heute wollen wir einen Mitarbeiter würdigen, der, wie lange vorher geplant, mit seinem 80. Geburtstag am 3. Juni 2006 aus der Arbeit in unserem Museum ausschied. Fred Weinholtz baute mit 11 Jahren seine ersten Flugmodelle, wurde mit 14 Jahren Segelflieger und erfuhr während des Krieges die

Ausbildung zum Flugzeugführer der Luftwaffe. Mit Freunden gründete der geborene Brandenburger in seiner Wahlheimat Ostwestfalen 1950 die „Interessengemeinschaft Segelflug Herford“. In seinem Verein wurde er Segelfluglehrer, Ausbildungsleiter und auch Vorsitzender. Dazu wirkte er in Oerlinghausen im Vorstand der Flugplatzgemeinschaft und 20 Jahre als Vorsitzender der Segelflugschule. Durch seine fliegerischen Erfolge, zweimal NRW-Segelflugmeister und durch seine Veröffentlichungen bekannt geworden, folgten Berufungen in die Segelflugkommissionen NRW und des DAeC, wo er acht Jahre lang als Nachfolger des legendären Seff Kunz den Vorsitz führte. Sein Buch „*Grundtheorie des modernen Streckensegelflugs*“ hatte weltweit Erfolg, wurde in fünf Sprachen übersetzt und in über 30.000 Exemplaren gedruckt. 1970 wird er Mitglied der OSTIV, ab 1972 vertritt er den deutschen Segelflug in der Internationalen Segelflugkommission IGC der FAI. Sechs Jahre ist er Vizepräsident, später wird er zum Sekretär berufen. Als er 1997 das Amt niederlegt, wählt man ihn einstimmig zum Ehrensekretär auf Lebenszeit. Bis heute hält er Kontakt, übersetzt alle wichtigen Schriften, so den *Code Sportif*, für den DAeC. Seit 1995 Mitglied bei der Traditionsgemeinschaft „Alte Adler“, ist er im Präsidium für die innere Kommunikation verantwortlich und gibt den Rundbrief der Organisation heraus. In seiner Zeit als Vorstandsmitglied der Stiftung DSMM leistete er dem Museum hervorragende Dienste, vor allem in der Öffentlichkeitsarbeit. Auch die DSMM-Post hob er aus der Taufe. Mit seiner Frau Edith vertrat er uns mehrfach auf der AERO in Friedrichshafen. Es ist fast unglaublich, wie viele Segelflieger aus aller Welt ihn dort als gute Freunde begrüßten. Kein Wunder nach 25 Jahren erfolgreicher, aktiver Arbeit im internationalen Segelflug. Auch seine sportpolitischen Erfolge sind beachtlich: 1962 stellte er die Idee der Clubklasse vor, die 1968 deutsche und 1978 Europäische Wettbewerbsklasse wurde. 2001 fand die erste Weltmeisterschaft der Clubklasse in Australien statt.

Als Vertreter des DAeC-Segelflugs gelang es ihm in den 70er Jahren mit Hilfe vieler Freunde aus Behörde und Politik, den luftsportfeindlichen Vorhaben der Schlieker-kommission zu begegnen. Die darauf folgende LuftPers.V. erkannte den Segelflug als Partner im Luftraum an.

1974 befruchtete er die internationale Zusammenarbeit im Segelflug, als er die nationalen Ausbildungsleiter nach Oerlinghausen einlud. Daraus entstand der heute so wertvolle „Sicherheits- und Ausbildungsausschuss der OSTIV“. Schon früh bewies Fred Weinholtz seinen analytischen Verstand, mit dem er die Organisation des nationalen und internationalen Luftsports mitgeprägt hat. Aus meinen Erfahrungen an der Spitze des DAeC kann ich das wohl beurteilen. Der Deutsche Frauensegelflug dankte ihm für seine Hilfestellungen in den siebziger Jahren durch die Verleihung der Auszeichnung „Goldene Hexe“. Die Reihe seiner Auszeichnungen ist lang. Er selbst schätzt wohl am höchsten das Bundesverdienstkreuz am Band und die Lilienthal-Medaille der FAI, die ihm als sechstem Deutschen und vierzigstem Träger weltweit verliehen wurde.

Klaus Scheer

Museumsinformationen

Die neue Ausstellungshalle hat ihre Bewährungsprobe bestanden. Der am 18. – 19. Januar über Deutschland wütende Orkan „Kyrill“ brachte der Wasserkuppe Spitzenböen bis 173 km/h, gemeldet um 19:00 Uhr von dem dort stationierten Deutschen Wetterdienst. Bereits ab 18:30 sperrte Windbruch alle Zufahrtsstraßen zum Berg der Flieger. Dank der ausgeklügelten Dachkonstruktion unserer neuen Ausstellungshalle mit den strömungsbrechenden Längsprofilen, hat es keine Sturmschäden gegeben.

Unserer Museumswerkstatt, in der zur Zeit der Nachbau der „Stamer-Lippisch-Raketen-Ente“ entsteht, wird vermehrt von Schulklassen mit Ihren

Lehrkörpern während des Museumsbesuchs aufgesucht. Das Werkstattteam sieht in seiner Tätigkeit auch die Aufgabe, durch die Bautätigkeit der Jugend einen Einblick in die Konstruktion und den Aufbau eines Segelflugzeug zu geben und so das Interesse an der Fliegerei zu wecken.



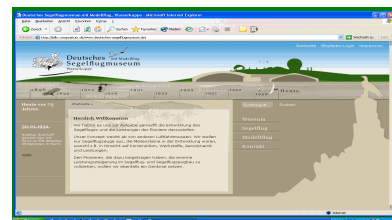
Nachträglich brachten die „Newsletter of Vintage Gliders Australia“ in ihrer Ausgabe 104 vom Oktober 2006 einen bebilderten Bericht über die Einweihung unseres erweiterten Museums.

Unsere neue Website ist fast fertig. Mit neuem Design stehen demnächst mehr Informationen auch zur Geschichte zur Verfügung. Der Mitgliederbereich kann dann über folgende Eingabe geöffnet werden:

Benutzername **DSMM**

Passwort **DSMReiher**

Hier steht auch die „DSMM-Post“ als pdf-Datei zum Ausdrucken bereit



Der Prototyp eines Klapptriebwerks von 1957 wurde uns von Gerhard Tischler, Ravensburg überlassen. Das Werkstattteam restaurierte es mit der zusätzlichen Spende einer passenden Luftschraube durch Stephan Lampert aus Kaltennordheim.

Fotos: Becker 6; Rohe 1; Selinger 1; Archiv 1

Stiftung Deutsches Segelflugmuseum mit
Modellflug, Wasserkuppe / Rhön
Wasserkuppe 2, 36129 Gersfeld
Telefon: 06654/7737; Fax 06654/773
Leitung: Theo Rack, Unterer Dallenbergweg
10, 97082 Würzburg
Internet: www.segelflugmuseum.de
Mailadresse: info@segelflugmuseum.de
Redaktion und Gestaltung
Otto Becker, Marienstraße 18
36163 Poppenhausen / Wasserkuppe
Redaktionsmail: dsmm-post@t-online.de

