



Für die Freunde und Förderer des Deutschen Segelflugmuseums mit Modellflug

100 Jahre Segelflug auf der Wasserkuppe 1911 - 2011

Liebe Freunde und Förderer des Deutschen Segelflugmuseums mit Modellflug

Eine gute und erfolgreiche Ära geht zu Ende. Nach über 12 Jahren als Vorsitzender des Fördervereins bat Klaus J. Scheer um Verständnis, dass er aus privaten Gründen für die anstehende Wiederwahl nicht mehr kandidiere. Anlässlich der Mitgliederversammlung im April 2011 wurde Gerhard Allerdissen in dieses Amt gewählt.

Inzwischen wurde Klaus J. Scheer auch als Vorsitzender des Kuratoriums der Stiftung Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug mit herzlichen und anerkennenden Dankesworten von Herrn Landrat Bernd Woide und Frau Bürgermeisterin Margit Trittin (Stadt Gersfeld) in der gemeinsamen Sitzung mit dem Vorstand der Stiftung verabschiedet.



Wir haben Klaus J. Scheer sehr viel zu verdanken. Er war mit seinen Er-

fahrungen in fliegerischer, wie auch in rechtlicher Hinsicht stets ein kompetenter Berater, und es war ihm bewusst – wie auch Herr Landrat a.D. Fritz Kramer, ehemaliges Mitglied im Kuratorium – dass die vordringlichste Aufgabe darin besteht, das Segelflugmuseum und seinen Bestand zu sichern und dafür Sorge zu tragen, dass es sich selbst finanzieren und rechtlich selbständig bleiben muss.

Wie aus seinem Lebenslauf ersichtlich – wir haben ihn anlässlich seines 80. und 85. Geburtstag bereits früher ausführlich in unserem Mitteilungsblatt veröffentlicht – wuchs er in Hirschberg auf und konnte dort schon den Beginn des Gleit- und Segelflugs mit erleben. Seine juristische Ausbildung, auch im Luftrecht, die Tätigkeit als Präsident des Hanseatischen Fliegerclubs und des Deutschen Aero-Clubs waren das einmalige Fundament

für die Aufgabe in unserem Museum, dessen weltweite Anerkennung er mit geprägt hat. Darüber hinaus hat Klaus J. Scheer das von seinem Vorgänger, dem ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Lufthansa, Dr. Herbert Culmann, angestrebte Ziel, den Förderverein von damals 450 auf 1000 Mitglieder auszubauen, mit unermüdlichem Einsatz erreicht. Nicht vergessen dürfen wir das erfolgreiche Werben um Spenden und die Übernahme der Dr. Rubin-Stiftung für den Modellflugbereich, für die er in hohem Maße in rechtlicher und finanzieller Hinsicht verantwortlich war. Durch seine persönliche Art zu überzeugen, das „dem Museum zu helfen“ eine gute und notwendige Sache sei, können wir hier hervorragende Erfolge verzeichnen, die dem Museum die finanzielle Grundlage für einen zukunftssicheren Weiterbestand gewährleistet.

Wir alle, Kuratorium, Vorstand, Werkstattteam, Betreuer und Gönner, bedanken uns sehr herzlich bei Klaus J. Scheer für die verständnisvolle, hilfreiche und aufrichtige Förderung unseres Museums. Er hat uns geführt, um ein weltweit einmaliges Segelflugmuseum zu schaffen und wir haben es mit ihm zusammen erreicht. Wir wünschen ihm alles Gute, beste Gesundheit und eine schöne Zeit mit seiner lieben Frau, die wir ebenso herzlich in unseren Dank mit einschließen.

Theo Rack
Theo Rack

Nachtrag zum Abschiedsartikel von Klaus J. Scheer in der DSMM-POST 16 Frühjahr 2011

Beim schreiben meines Artikels bin ich leider unterbrochen worden und habe dadurch die Mitglieder des Vorstandes nicht vollständig erwähnt, was ich hiermit nachholen möchte. Ich rief in Erinnerung, dass Dr. Culmann nur mit Hilfe von Lufthansa unser Museum finanzieren konnte. Lufthansa war immer der

„Große Bruder“ unseres Museums. Viele Mitglieder des Fördervereins konnte ich aus dem großen Fliegerkreis der Lufthansa für unser Museum begeistern. Für viele Linienpiloten begann die Laufbahn mit dem Segelflug. Deshalb bin ich sehr glücklich, dass ich die Mitarbeit von einem alten Freund und früheren Kollegen, Peter Bach, in unserem Vorstand vermelden kann. Mit ihm habe ich viele Jahre in der Personalvertretung zusammengearbeitet. Flugkapitän Peter Bach, alter Jumbokapitän, ist Gründungsmitglied der Berufsvertretung der „Pilotenvereinigung Cockpit“ und noch heute Mitglied im Beirat. Er bringt viel Erfahrung in unsere Arbeit ein und ist in Pilotenkreisen aufgrund seiner langjährigen Arbeit als Vorsitzender der Gruppenvertretung der Kapitäne sehr bekannt und geschätzt. Peter Bach betreut zukünftig im Vorstand das Ressort Mitgliederwerbung.

K. J. Scheer
Klaus J. Scheer

Sonderbriefmarke 2011

„Segelflug auf der Wasserkuppe“

Das auf der Sondermarke für 45 Cent dargestellte Motiv zeigt Peter Riedel in seinem Gleiter PR I beim Rhönwettbewerb 1920 auf der Wasserkuppe. Entgegen anderen Entwürfen konnte sich Theo Rack bei den Herausgebern dafür einsetzen, ein repräsentatives Motiv, nach einem Originalfoto aus dem Archiv des DSMM zu nehmen, das aussagekräftig die Anfänge der Flugentwicklung der Wasserkuppe präsentiert.



MdB Michael Brand und Theo Rack

Im Februar 2011 kam der Landkreisabgeordnete der CDU des Landkreises Fulda, MdB Michael Brand anlässlich eines Besuchs der Wasserkuppe in unser Museum, wo er sich von Theo Rack im Archiv noch einmal das Originalfoto von 1920 des ausgewählten Sonderbriefmarkenmotivs zeigen ließ. Theo Rack ist es zu verdanken, dass viele Originalunterlagen aus den Anfängen der Fliegerei auf der Wasserkuppe gesammelt und erhalten werden konnten. Hierfür gebührt ihm wirklich große Anerkennung.



Am 30. April 2011 war im Museum ein Sonderpostamt eingerichtet,

in dem an diesem Tag die Postkarte des DSMM mit der Sondermarke und einem Sonderstempel unter reger Besucherbeteiligung ausgegeben wurde.



Die Sondermarke mit Sonderstempel vom 30. April 2011

Historie und Hintergrund des Riedelgleiters „Rhönbaby“

1920 kam der 14-Jährige Peter Riedel mit seinem selbst erbauten Gleiter, einem mit Packpapier bespannten „Drahtverhau“ aus Holzlatten zum Rhönwettbewerb. Er hatte sich die Maschine vom Darmstädter Doppeldecker abgeschaut und nach Zeichnungen im „Flugsport“ in vereinfachter Form mit der Bezeichnung PR I gebaut. Er konnte allerdings noch nicht fliegen und so brachten ihm die Helfer die Grundbegriffe erst einmal bei. Da allerdings niemand für Peter das Risiko eines freien Fluges in Bezug auf die angezweifelte Festigkeit seines Gleiters übernehmen wollte, ließ man ihn nur im von den Helfern an Seilen gehaltenem Gleiter im Fesselflug seine Flugversuche machen.



Flugversuche von Peter Riedel 1920 (das Markenmotiv nach dem Originalfoto aus dem Archiv des Segelflugmuseums)

In späteren Jahren erlangte Peter Riedel Weltruhm als Segelflieger.

In den Jahren 1973-1974 baute Riedel seinen Gleiter PR I von 1920 modifiziert nach und flog ihn als PR II 1974 im Autoschlepp auf der Wasserkuppe mit bis zu 80 km/h vor und bewies damit, dass seine Konstruktion als 14-Jähriger sehr wohl bereits 1920 die erforderliche Festigkeit für einen Gleitflug aufwies.



Peter Riedel 1974 vor seiner PR II auf der Wasserkuppe

1987 besuchte Peter Riedel zum letzten Mal im Alter von 72 Jahren die Wasserkuppe, wo er noch einmal am SG 38-Fliegen des Oldtimer Segelflug Club teilnahm. Bei dieser Gelegenheit fanden auch meine letzten Gespräche mit ihm statt.

Seinen Nachbau der PR II übereignete er dem OSC, der ihn als Leihgabe an die Flughafenhalle AG Frankfurt gab. In der Abflughalle B fand er einen würdigen Platz. Am 19. Juni 1985 explodierte in der Abflughalle eine in einer Segeltuchtasche abgestellte Bombe mit einer Sprengkraft von 5-10 kg. Bei der Explosion starben 3 Personen und 42 wurden verletzt. Der oder die Attentäter wurden auch Jahre später nicht gefasst. Zugeschrieben wurde das Attentat nach drei Jahren Ermittlungsarbeit palästinensischen Terroristen des „Fatah Revolutionsrates“ von Abu Nidal.

Die Abflughalle glich einem Trümmerfeld. Deckenverkleidungen, Glasscheiben und etliche ausgestellte Flugzeuge wurden zerfetzt.

Unter den stark beschädigten Fluggeräten befand sich auch der von Peter Riedel nachgebaute Gleiter PR II von 1974. Der OSC baute die PR II unter Josef Kurz für die FAG-Ausstellung wieder auf. Infolge der Um- und Neubauten am Flughafen wurde der Gleiter neben ande-

ren Ausstellungsobjekten unsachgemäß in einen Lagerschuppen in Würzburg ausgelagert. Da das Lager im April 2004 geräumt werden musste, sollten von Mitgliedern des OSC und des Segelflugmuseums etliche Ausstellungsstücke und Kartons mit Literatur sichergestellt werden. Infolge Regeneinbrüchen und der wahllosen Einlagerung bot sich uns nach öffnen der Hallentore ein erschreckendes Durcheinander.



Ein trauriger Anblick, im Vordergrund Teile der PR II

Viele Ausstellungsstücke waren inzwischen unbrauchbar, bzw. stark beschädigt. Das traf auch auf den Riedelgleiter zu. Die Überreste der PR II wurden mit auf die Wasserkuppe transportiert, wo sie seit 2004 in der Flugzeughalle des OSC auf eine eventuelle Restaurierung warten

Bec

Gedenkstein zu Ehren der gefallenen „Darmstädter“ F.S.V.-Mitglieder

Ende April konnten wir die Bronzeplatte von 1920, die Jahre im Museum eingelagert war, im Rahmen der Hauptversammlung und zum Jubiläum mit einem neuen Gedenkstein vor dem Museumseingangsbereich wieder würdig zeigen. (Siehe auch Heft 16 Frühjahr 2011)

Bec



Neuer Gedenkstein mit der Ehrentafel

Die Hallenbeschriftung angebracht...

Seit langem geplant, konnten wir im August die Beschriftung unserer großen Ausstellungshalle in Abstimmung und zu Ehren von Hans Werner Grosse endlich in die Tat umsetzen. Somit ergibt sich für die Besucher der Wasserkuppe ein deutlicher Hinweis, was sich hinter der großen Fassade verbirgt.

Bec



Der Schriftzug an der Südfassade

FAI Sailplane Grand Prix-Finale 2011 Wasserkuppe 23. bis 30. Juli

Der Wettergott bescherte den Teilnehmern immer wieder Regen, Gewitter und Knofe. Trotzdem konnten 5 Wertungstage erfolgen werden, die große Besucherzahl zeugte von dem regen Interesse an unserem Segelflugsport. Im Hangar 7 wurde auf einer Großleinwand die Position der im Wettbewerb befindlichen Teilnehmer über ein Google-Earth-Programm anschaulich dargestellt. Am letzten Wettbewerbstag (Samstag) herrschte den ganzen Tag Knofe. Statt zu fliegen, besuchte die gesamte Teilnehmermannschaft einschließlich der präsenten Medien unser Museum.



Theo Rack im Interview mit einem TV-Team

Georgio Galetto (IT) auf Ventus erreichte die höchste Punktzahl und stand als Weltmeister fest. Sebastian Nägele (GER) verpasste den Siegerpreis wegen einer Außenlandung und wurde auf ASW 27 Zweiter.

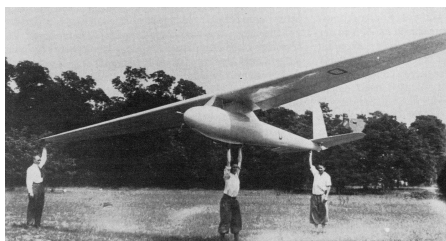
Peter Hartmann (AUT) errang die Bronzemedaille auf Ventus.

Es zeigte sich wieder einmal, dass das Gelände durch die Höhenlage der Wasserkuppe nicht so einfach anzufliegen ist.

Bec

Die „Darmstadt D-28 Windspiel“, vom Original zum Modell

Die Windspiel entstand 1933, als Studenten der Akaflieg Darmstadt beschloßen, ein leichtes Segelflugzeug mit 12 m Spannweite für den Thermikflug zu bauen. Als Flächenprofil wählten sie das „Göttingen 535“. Sie nahmen an, dass ein sehr kleines und wendiges Flugzeug in schwacher und enger Thermik besser, als Segelflugzeuge mit großer Spannweite steigen würde. Das Seitenruder wies eine ausgeklügelte, zweifache Mechanik auf: Die vertikale Seitenflosse war nicht starr, sondern beweglich. Daran angelenkt war das Seitenruder, das in etwa den doppelten Ausschlag des vorderen Seitenrudersegments aufwies. Seiten- und Querruder verband eine Mechanik, so dass die beiden Ruder immer gleichsinnig zusammenwirkten. Der Hauptholm war lediglich für ein Lastvielfaches von 4 g ausgelegt. Die Flächenbelastung betrug 11,9 Kg/m². Das maximale Rippengewicht betrug lediglich 42 Gramm. Die maximale Fluggeschwindigkeit betrug 180 km/h. 7000 Arbeitsstunden steckten die Studenten in ihr kleines Flugzeug, das schließlich nur 55 kg auf die Waage brachte. Im März 1934 erzielte Hans Fischer mit der Windspiel einen neuen Streckenweltrekord, als er mit ihr 240 Kilometer von Darmstadt nach Thonne les Prés nahe Montmedy in Frankreich flog.



So leicht war die Windspiel

Ein Jahr vor dem Rhönnwettbewerb 1935 ging die D 28 zu Bruch, als ein Motorflugzeug auf dem Darmstädter Flugplatz auf ihr landete! Hans Fischer, der zur Zeit im Cockpit der Windspiel saß, konnte sich mit vier gebrochenen Rippen aus den Überresten retten. Im Museum ist eine Musterrippe der Windspiel ausgestellt, die uns Karl-Heinz Hinz fertigte, der damals in seiner Ausbildungszeit bei der Akaflieg auch am Windspiel mitbaute. Die Originalpläne befinden sich noch im Besitz der Akaflieg Darmstadt.

News rund um das Museum

Ausstellung im Foyer des Rathauses Poppenhausen

Nachdem die Ausstellung von Gerhard Büttner aus Petersberg, „Die Post und der Segelflug von 1920 bis heute“ bereits am Tag der Erstausgabe der Son-

derbriefmarke im Museum gezeigt wurde, war die Ausstellung von Mitte bis Ende August noch einmal in Poppenhausen für die Besucher der Rhön aufgebaut. Eine zusätzliche Werbung für unser Museum und das Jubiläum.

Der Gipfel frei von Militäranlagen

Nachdem der Zaun um das ehemalige Militärgelände am Radom bereits 2010 abgebaut wurde, wurde im Juli 2011 auch der ehemalige Rundweg um das Gelände renaturiert und auf den ehemaligen „Patrouillenweg“ verlegt. Letzte Zaunanlagen und das alte Wachgebäude sind abgerissen worden. Die Wasserkuppe ist somit frei von ehemaligen Militäranlagen. Das Radom wird als Landmarke erhalten und bereits ziviler Nutzung, z.B. kulturellen Veranstaltungen zugeführt. Für einen Besuch der umlaufenden 360° Panoramaplatzform unterhalb der Radomkuppel muss der Besucher € 2,00 zahlen. Dagegen nimmt sich der Eintrittspreis von € 3,00 für einen Besuch unseres Museums wirklich bescheiden aus. Angeblich besuchten im vergangenen Jahr 10.000 Besucher die Radomplattform, um aus ein paar mehr Höhenmetern einen schöneren und weiteren Rundblick auf die Rhön zu genießen ??

Fliegerschule absolvierte Sport-Audit

Die Fliegerschule Wasserkuppe ist umweltfreundlich. Hohe Vertreter des DAeC und des Deutschen Modellfliegerverbandes haben der Einrichtung im Juli das Zertifikat „Sport-Audit Luftsport“ überreicht. Demnach erfüllt der Flugplatz den Basischeck I und er verhindert „erhebliche oder unzulässige Umweltauswirkungen, bzw. strafbare Umweltverstöße“

Erstes fliegendes Kulturdenkmal im OSC Wasserkuppe

Im Rahmen der Eröffnungsfeier zum Segelflug Grand Prix auf der Wasserkuppe gab es eine besondere Ehrung: Der Rhönbussard D-7059 des Oldtimer Segelflugclub Wasserkuppe wurde zum ersten „Technisch Mobilen Kunstgut“ in Hessen erklärt. 1933 von Hans Jacobs konstruiert wurde der Bussard 1937 von der Firma Schleicher in Poppenhausen gebaut

Paragliding Worldcup Finale der Punktländer auf der Wasserkuppe



Vom 23. bis 25. September 2011 trafen sich

auf der Wasserkuppe 60 Piloten aus Europa und Asien um den diesjährigen Weltmeister in der Punktlandung zu küren. Dabei spielt die Beherrschung der Schirme eine entscheidende Rolle, die Landung wird millimetergenau gemessen.

Die Gesellschaft zur Förderung des Segelfluges auf der Wasserkuppe richtete die Veranstaltung in Zusammenarbeit mit der Rhöner-Drachen- und Gleitschirmfliegerverein Poppenhausen und den Rhöner- Drachen- und Gleitschirmschulen Wasserkuppe, gemeinsam aus.

Ehrung für Rudolf Kaiser

Im Anschluss an das Grand Prix Finale wurde am 30 Juli in Poppenhausen im Angedenken und zur Würdigung von Rudolf Kaiser, dem ehemaligen Konstrukteur der Alexander Schleicher GmbH ein Denkmal eingeweiht.



Die Bronzetafel auf Rhöner Basaltsäulen trägt folgende Inschrift:

Rudolf Kaiser

Segelflugzeugkonstrukteur

Geboren am 10. September 1922 in Waldsachsen bei Coburg. 15 seiner insgesamt 17 Flugzeugkonstruktionen entwarf Rudolf Kaiser von 1952 bis 1985 als Konstrukteur des Poppenhausener Segelflugzeugwerkes Alexander Schleicher, Aus diesen epochemachenden Flugzeugen ragen mit der Ka 6 "Rhönsegler" und der ASK 21 zwei Meisterstücke besonders heraus.

Mit mehr als 5000 gebauten und von Piloten in aller Welt geflogenen Flugzeugen zählt er zu den erfolgreichsten Segelflugzeugkonstrukteuren des 20. Jahrhunderts.

Hier am Weiherberg im Haus Nr. 25 lebte Rudolf Kaiser bis zu seinem Tode am 11. September 1991

5. Youngtimertreffen 2011

Im Anschluss an den Grand Prix fand vom 01. bis 05. August das 5. Youngtimertreffen der Ka-Typen statt. Wieder nahmen 20 Flugzeuge mit insgesamt 50 Piloten mit den von Rudolf Kaiser konstruierten Segelflugzeugtypen teil. Das Wetter hatte ein Einsehen. Bei kleineren „Wehwehchen“ stand der OSC mit Rat und Hilfe zur Seite. Auch für das kommende Jahr ist ein weiteres Treffen der Ka-Typen auf der Wasserkuppe fest eingeplant.

Neues aus unserer Werkstatt

Nach Beendigung der Restaurierung des Rhönbussards „Hesselberg“ wurde vom Werkstattteam der in der Ausstellungshalle befindliche Schulgleiter SG 38 zur gründlichen Renovierung in die Werkstatt geholt.



Der SG 38 nach der Restaurierung

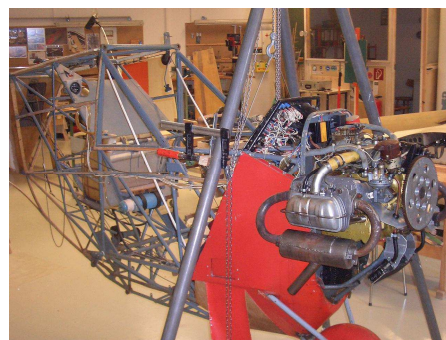
Der unansehnliche Gleiter mit seiner teils orangefarbenen Lackierung und beschädigter Beplankung wurde von uns generalüberholt, teilweise neu bespannt und neu verspannt, sodass er in der Ausstellung wieder einen würdigen Eindruck über die damalige Anfängerschulung hinterlässt. Aber erst musste der Gleiter probeweise in der Werkstatt aufgerüstet werden, um Steuerseile und Verspannung neu zu verlegen.



Das Vorderteil des D-KALP

Dag Peters holte im Juli auf einer recht abenteuerlichen Fahrt ein uns geschenktes Unikat aus Österreich, den Motorraab D-KALP, der von Rolf Strasser, Bad Homburg 1970 von einem Doppelraab D-4688 mit einem 30 PS VW-Käfermotor zum Motorsegler umgebaut wurde. Wir sind dabei, dieses Unikat wieder

auf Hochglanz für die Ausstellung zu bringen.



Der freigelegte Rohrrahmenrumpf

In eigener Sache

Wir bitten unsere Mitglieder mit Internetanschluss, uns ihre

E-Mailadresse mitzuteilen.

Um unsere Unkosten zu reduzieren, möchten wir auf längere Sicht z.B. die DSMM-Post, Protokolle und wichtige Mitteilungen portosparend auf diesem Weg an weitere Mitglieder versenden. Sie ersparen unseren ehrenamtlichen Mitarbeitern viel Arbeit und können mit-helfen, unsere Versandkosten zu reduzieren. Gelder, die wir für den Erhalt unseres Museums gezielter einsetzen möchten. Senden Sie bitte Ihr Einverständnis und Ihre E-Mailadresse an unser Vorstandsmitglied und Schatzmeister Dag Peters: peters.dag@googlemail.com Die Daten werden vertraulich behandelt.

Betrifft Beitragszahlung unser im Ausland wohnenden Fördermitglieder:

Viele Zahlungen kommen als Bargeld, bzw. per Scheck in Briefumschlägen. Das verursacht uns hohe Bankgebühren. Die sicherste, einfachste und preisgünstigste Art der Zahlung ist der Internationale Bankaccount:

IBAN : DE 5305 0180 0002 0001 56
SWIFT-BIC: HELADEF1F

Fotos: Becker 13; Archiv 2; Pappillon 1

IMPRESSUM

Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug, Wasserkuppe 2, 36129 Gersfeld
Telefon: 06654 -7737; Fax 06654-7736

Internet: www.segelflugmuseum.de, Leitung: Theo Rack, Unterer Dallenbergweg 10; 97082 Würzburg Mailadresse: info@segelflugmuseum.de Redaktion und Gestaltung: Otto Becker, Marienstraße 18, 36163 Poppenhausen (Wasserkuppe), pph.bec@t-online.de

