

Für die Freunde und Förderer des Deutschen Segelflugmuseums mit Modellflug

Liebe Freunde und Gönner

Nach den beiden Jubiläumsjahren 2011 **100 Jahre Segelflug auf der Wasserkuppe** und 2012 **25 Jahre deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug** sollte anschließend ein Wechsel und eine Ergänzung der Vorstandschaft stattfinden. Leider konnte aus den verschiedensten persönlichen Gründen die erforderliche optimale Einweisung in die vielseitigen Aufgaben der Museumsführung nicht in der gewünschten Form erfolgen.

Das Segelflugmuseum mit einem beachtlichen Vermögenswert wird schließlich getragen von einer Stiftung des bürgerlichen Rechts mit entsprechender Verantwortung gegenüber der Stiftungsaufsicht im Regierungspräsidium Kassel.

Bei unseren langwierigen Bemühungen, neue ehrenamtliche Vorstandsmitglieder zu gewinnen, ist es unserem Kuratoriumsvorsitzenden Gerhard Alldissen gelungen, Frau Bürgermeisterin a.D. Margit Trittin, langjähriges Kuratoriumsmitglied und Segelfliegerin, zur Mitarbeit nunmehr im Vorstand der Stiftung zu gewinnen. Damit konnten wir unsere Überlegungen, in das Führungsteam Experten von der Wasserkuppe, bzw. der näheren Umgebung einzubinden, erfolgreich umsetzen.

Mit dieser Maßnahme kann bei dem bisher vorgesehenen Vorstand eine Änderung eintreten.

Wir gehen davon aus, dass der anstehende Generationenwechsel in der Führung unseres Museums mit Erfolg abgeschlossen wird und die Voraussetzungen für die weite Anerkennung unserer Ausstellung auch für die Zukunft gewährleistet werden.

Theo Rack
Theo Rack

Besucherkzahlen des Jahres 2012

Der Besuch unseres Museums stellt sich für das Jahr 2012 wie folgt dar:

Januar	717	Februar	459
März	933	April	2011
Mai	2809	Juni	2835
Juli	3349	August	3730
September	3229	Oktober	2915
November	1340	Dezember	912

Die Gesamtzahl der Besucher belief sich auf 25.239, das heißt, dass umgerechnet pro Tag im Schnitt rd. 70 Interessierte in unser Museum kamen, im Monat also rund 2100 Besucher zu verzeichnen waren.. Die Statistik ist im folgenden Diagramm noch einmal grafisch dargestellt



Unsere Werkstatt auch ein Magnet

Im vergangenen Jahr führte das Werkstattteam erstmals eine Besucherstatistik, da an den Bauwochenenden immer mehr Besucher uns bei der Restaurierung zusehen wollten und um Informationen baten. Teilweise kam unser Werkstattleiter Peter Distler kaum zum arbeiten und war vorwiegend mit Erklärungen für die interessierten Besucher beschäftigt.

Insgesamt wurden im Jahr 2012 rd. 1.350 Besucher in unserer Werkstatt gezählt. Da nur ca. alle 14 Tage 3 Tage am Wochenende in der Werkstatt gearbeitet wird, ist das ein sehr guter Besucherwert.

Jeder Besucher bekam zusätzlich noch Werbematerial und Beitrittsformulare mit auf den Heimweg.

Unser Mitglied und Förderer Hans-Werner Grosse feierte seinen 90- Geburtstag

Am 29. November 2012 feierte Hans-Werner Grosse seinen 90. Geburtstag. Seine Vita haben wir in der Ausgabe 10, Frühjahr 2008 ausgiebig dargestellt. In Anerkennung seiner Verdienste und Förderung des Deutschen Segelflugmuseums erhielt 2007 unser neuer Erweiterungsbau den Namen „Hans Werner Grosse-Halle“.



Der Schriftzug an der neuen Halle

Sein Engagement für den Segelflug beweist auch die Einrichtung des Projektes „Jugendfördernde Maßnahmen Ost“. Dabei stellt Hans Werner Grosse sein Hochleistungsflugzeug ASH 25 jungen Segelfliegern in Vereinen der neuen Bundesländer mit dem Ziel, dem Nachwuchs das Fliegen mit einem ihm sonst nicht zugänglichen modernen Gerät zu ermöglichen, zur Verfügung.



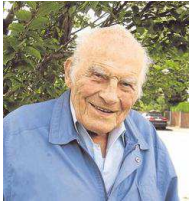
Da es nach 40 Jahren immer noch nicht gelungen ist, seinen Rekord von 1972 innerhalb

Europas zu brechen (Rekordflug vom 25. April 1972 mit einer ASW 12, Strecke 1.460,8 km von Lübeck nach Biarritz), hat Hans Werner Grosse einen Preis ausgelobt für den Piloten, der dies auf europäischem Boden schafft.

Erich Kühl verstorben

Erich Kühl, Ehrenmitglied des Aero-Club Dachau verstarb im Alter von 93 Jahren am 20. Oktober 2012. Seine große Leidenschaft galt dem Luftsport, insbesondere dem Segelflug, dem er viel Zeit und Energie widmete.

Für unser Museum galt er als Initiator für eine Menge großer Spenden und unterstützte mit großem Einsatz den Aufbau des Segelflugmuseums auf der Wasserkuppe. Für seine hervorragenden Verdienste um den Luftsport hat Erich Kühl zahlreiche hohe Auszeichnungen erhalten.



Besuchergruppe aus dem Ausland

Am 27. Oktober besuchte uns eine internationale 26-köpfige Trainingsgruppe der Welt-Tourismus-Organisation (UNWTO) eines Lehrgangs aus Oberelsbach (Rhön). Die Organisation setzt sich für die Förderung eines nachhaltigen Tourismus unter Berücksichtigung von Natur- und Umweltschutz ein. Der ursprünglich von der Gruppe geplante Rundgang durch die Natur rund um die Wasserkuppe fiel an diesem Samstag wegen der unerwarteten starken Schneefälle, begleitet von Sturmböen, leider aus. Statt dessen gab es einen ausgiebigen Besuch in unserem Museum.



Die Mitglieder der UNWTO-Gruppe

Der Gruppenleiter, selbst Segelflieger, war, wie auch die Gruppe von unserem Museum und unserer Arbeit in der Werkstatt so begeistert, dass er mit einer nächsten Trainingsgruppe dem Museum einen erneuten Besuch abstatten will.

Keine Beeinträchtigung des Segelflugs auf der Wasserkuppe

Mit der Inbetriebnahme der neuen Landebahn Nordwest des Frankfurter Flughafens im November 2011 hat es eine geografische Ausweitung der An-

flugkorridore, die so genannte Flugzone 60/100 Richtung Osten und eine „Absenkung der Flughöhen über der Rhön“ gegeben. Diese ist jedoch „nicht problematisch“, da es sich um Höhen über 3000 Meter über NN handelt, in denen keine Segelflugzeuge fliegen. Eine Beeinträchtigung des Flugverkehrs auf Hessens höchstem Berg und Deutschlands höchstgelegenen Flugplatz durch die neue Landebahn in Frankfurt gebe es daher nicht, wie die Flugschule erklärte.

Landkreis erarbeitet Verkehrskonzept

Der Landkreis plant die höchstgelegene und höchst diffizile Baumaßnahme: Auf der Wasserkuppe soll ab 2013 der Verkehr neu gelenkt und geregelt werden. Ein Kreisel in Höhe der Gleitschirmschule, eine Wendeschleife am Parkplatz Fuldaquelle und mehr Parkplätze sind geplant.



Geplanter Kreiselsbereich

Die teilweise chaotischen Verkehrsverhältnisse auf der Wasserkuppe sollen damit der Vergangenheit angehören. Bislang gibt es 590 legale Parkmöglichkeiten, in Stoßzeiten sind jedoch bis 1300 Fahrzeuge gezählt worden, die dann oft die Zufahrten und Rettungswege verstopfen.

Das neue Luftsportzentrum nun voll in Betrieb

Das Luftsportzentrum der Fliegerschule auf der Wasserkuppe ist nach der Fertigstellung seit dem Frühjahr in Betrieb.

Die Bedingungen für Mitarbeiter und Fluglehrer sowie für die Flugschüler sind nun optimal. Für die Fluglehrer und -Schüler gibt es eigene Räume, der Hangar bietet genügend Platz für die Motormaschinen. Gut angenommen von den Besuchern wurde auch die neue Besucherterrasse mit Restaurant. Von hier haben die Gäste einen freien Blick auf den Flugverkehr und das Flugfeld.

Der Leiter der Flugschule, Harald Jörges blickt auf die Saison 2012 zufried-

den zurück. Die Schule verzeichnete mit 4.274 Flugstunden ein Plus von 100.

Insgesamt wurden 14.500 Starts auf der Wasserkuppe durchgeführt, was bei 150 möglichen Flugtagen einen guten Wert darstellt. Dazu kommen noch die auf der Wasserkuppe beheimateten Vereine aus Poppenhausen, Gersfeld Fulda und der Oldtimer Segelflugclub.

Es wird weiter gebaut

Die Hütte an der Märchenwiese in der Ski- und Rodelarena Wasserkuppe ist in die Jahre gekommen. Im Jubiläumsjahr – im Dezember besteht der Lift seit 50 Jahren – soll das Gebäude noch in diesem Jahr renoviert und ausgebaut werden. Es soll angebaut und aufgestockt werden, sodass aus dem Obergeschoss eine vollwertige Etage wird und die Zahl der Sitzplätze etwa verdoppelt werden kann. Auch wenn die bestehende, rund 30 Jahre alte und seitdem unverändert gebliebene Hütte mit SB-Restaurant bestehen bleibt, soll sie dank der neuen Außen- und Innengestaltung nicht wiederzuerkennen sein.

Papillon will neue Hänge

Die Gleitschirm-Flugschule Papillon stößt auf der Wasserkuppe an ihre Grenzen. Geschäftsführer Andreas Schubert appellierte an die Behörden, weitere Berge für die Gleitschirmflieger freizugeben. Dies läge auch im Interesse des hiesigen Tourismus. Knapp 1200 Gleitschirmflieger konnten 2012 auf der Wasserkuppe ausgebildet werden. Nirgendwo in Deutschland gehen mehr Menschen mit dem Gleitschirm in die Luft.

Eine Ausdehnung ist nicht möglich. Auf der Wasserkuppe muss sich die Flugschule Papillon den Platz mit den Segel- und Modellfliegern teilen.

Simmelsberg und Himmeldunk scheinen für Schubert geeignet, doch der Naturschutz macht hier einen Strich durch die Rechnung, weil diese Gebiete schützenswert seien.

Anders sieht es für die Snow-Kiter der Gleitschirm-Flugschule aus, ihnen steht im Winter das Fluggelände der Gesellschaft zur Verfügung, um ihrem Sport nachzugehen. Etliche Veranstaltungen bringen auch deshalb immer wieder eine Vielzahl Besucher auf die Wasserkuppe. Bereits in den 1930er Jahren warb der Skipionier und Nordlandforscher Max Raebel in seinem Rhönführer für das Skisegeln auf dem Plateau der Wasserkuppe, bei dem bereits vor über 90 Jahren ein „Segel“ aus Stoff oder Karton zwischen zwei Skistöcke

gespannt wurde. Wie hat sich doch die Technik verändert.

Schneechaos unerwartet

Nachdem schon bis zum 11. Dezember 2012 wie erwartet leichte Schneefälle bis max. 20 cm Gesamthöhe auftraten, erwischte es Osthessen und die Rhön am 12. Dezember voll.

Seit der Nacht schneite es ununterbrochen, sodass am 13. über 70 cm Schneehöhe auf der Wasserkuppe gemessen wurden. Teilweise ging verkehrsmäßig nichts mehr. Selbst der Linienbusverkehr wurde eingestellt. Am 14. 12. kam dann der Wetterumschwung. Tauwetter und Regen bei Temperaturen im Plusbereich sorgten dafür, dass die weiße Pracht schnell wieder vorbei war. Sehr zum Leidwesen der Wintersportler gab es auf der Wasserkuppe über die Weihnachtstage und den Jahreswechsel statt Weiß nur Grün.

Frühstart in das Jahr 2013

Endlich war es wieder Winter auf der Wasserkuppe. Bei Temperaturen von bis zu minus 10 Grad lockte es nicht nur die Wintersportler auf Hessens höchsten Berg und wegen der dünnen Schneedecke hielt es auch die Segelflieger nicht mehr am Boden. Am 12. Januar war die Flugwetterlage günstig. Blauer Himmel und diverse Cumuli lockten. Die Flugschule brachte den Duo Discus an den Start, der per Schleppmaschine in die Winterthermik gezogen wurde. In der labilen Kaltluft konnte mit bis zu 1,5 Meter Steigen unter den Cumuluswolken gekurbelt werden.

Auch einen Teil der Deutschen Segelflug-Nationalmannschaft zog es an diesem Wochenende auf die Wasserkuppe. In den Räumen der Fliegerschule bereiteten sich Piloten der Doppelsitzer-Club- und Standardklasse auf die Europameisterschaften in Ostrow (Polen) vor.



Teilnehmer der Nationalmannschaft am Fliegerdenkmal

Jungsegelflieger zu Besuch

Im Januar erhielten wir den Besuch einer Gruppe 16 Jugendlicher der Luftsportgruppe Hessen. Beim Rundgang durch unser Museum und im Gespräch in der Werkstatt zeigte sich, dass auch bei den Jungfliegern Typen wie Ka6 und Ka8 neben den modernen Kunststofffliegern noch immer gern geflogen und sehr geschätzt werden, was sich auch in deren Teilnahme an dem jährlichen Treffen der Ka-Typen auf der Wasserkuppe niederschlägt. Erforderliche „Baustunden“ zur Teilnahme am Flugbetrieb wie früher bei den in den Vereinen in Eigenarbeit hergestellten Holzmustern änderten sich natürlich im Laufe der Entwicklung im Segelflug zu Pflege und Instandhaltung der vereins-eigenen modernen Fluggeräte. Aber wir spürten die Begeisterung am lautlosen Fliegen.

Ein Highlight in diesem Sommer

Ende Juli führt der Online-Contest (OLC) vom 27. Juli bis 03. August 2013 mit Fliegerschule und GfS einen Glider-Race durch, der angelehnt an die Statuten des Grand Prix (2011) getragen werden soll. Sicher wird auch diese Veranstaltung, genauso wie der Grand Prix 2011 ein Anziehungspunkt für die Wasserkuppenbesucher werden.

Historie des Kranich II und die Restaurierung unseres Museumskranich

Der Kranich II wurde im Jahr 1935 von Hans Jacobs konstruiert, wobei er mit seiner Konstruktion auf den 2 Jahre älteren Rhönsperber mit seinen hervorragenden Leistungen und Eigenschaften aufbaute. Der Prototyp von 1935 besaß noch keine geschlossene Haube. Mit einigen, auch strukturellen Änderungen ging der Kranich II beim Flugzeugbau Schweyer (später Jacobs-Schweyer) in Ludwigshafen am Rhein in Serie. 1937 belegte Otto Bräutigam mit Steinert auf dem zweiten Sitz unter 58 Teilnehmern den zweiten Platz in der Gesamtwertung des Rhönwettbewerbs.

Ab 1938 flogen die Doppelsitzer in einer eigenen Klasse mit getrennter Wertung.

Mit der zur Mitte der 30er Jahre allgemein eingeführten Nutzung der Thermik beim Segelfliegen gewannen die Mitteldecker immer mehr Zuneigung, weil sie im Aufwindkreisen die bessere Sicht nach oben boten. Da der Pilot auf dem hinteren Sitz nun aber nach unten durch den tief liegenden Flügel deutlich weniger sah, sah Jacobs je ein Fenster an Flügelober- und Unterseite nahe der

Flächenwurzel vor. Aus Schwerpunktgründen musste der Flügel etwas nach hinten gepfeilt werden. Für den Schuldoppelsitzer mit den hervorragenden Streckenflugleistungen wählte Hans Jacobs die bewährte, gut eingeführte und beherrschte Holzbauweise.

Erwin Ziller (über dem Riesengebirge bei Grunau) und später vor allem Erich Klöckner (über den Alpen) erforschten mit dem Kranich II bis in den Krieg hinein die Atmosphäre in größeren Höhen und stellten dabei auch Höhenweltrekorde auf. Klöckners Kranich II, genannt „Wolkenkranich“ war für die in den hohen Windgeschwindigkeiten und Turbulenzen auftretenden größeren Belastungen der Flugzeugstruktur extra verstärkt worden. Die FAI würdigte erst nachträglich Erich Klöckners Weltbestleistung, da ihm die formelle Anerkennung als Weltrekord durch den Krieg versagt blieb. Erst auf Hinweis des IGC-Ehrenmitglieds Fred Weinholdt wurde ihm dafür das „FAI-Diplome d'Honneur“ zu seinem 85. Geburtstag am 22. November 1998 durch den Deutschen Aero Club überreicht. Der Flug selbst erfolgte nach einigen vorangegangenen Erprobungsflügen in großen Höhen über den Zentralalpen am 11. Oktober 1940. Die Wetterlage war günstig. Um 8:30 Uhr startete Erich Klöckner im Schlepp einer He 46 mit Pilot Lettmayer und unter Aufsicht der Sportzeugin Dr. Ursula Vieweg-Pielsticker, einer schon damals anerkannten deutschen Meteorologin, die einen wesentlichen Anteil zum Erfolg der Forschungsflüge durch ihre Analysen und persönlichen Erfahrungen in atmosphärischen Wellen beigetragen hatte. Es gelang dem DFS-Piloten Erich Klöckner an diesem 11. Oktober 1940 das Eindringen in die untere Stratosphäre. Nach Ausklinken in etwa 6.500 m NN fand er schnell das Hauptaufwindgebiet vor der Wellenwolke über dem Groß-Glockner-Massiv. In 11.460 m NN-Höhe brach er bei minus 56 Grad Außentemperatur sowohl infolge zunehmend hoher Steuerkräfte durch die Kälteeinwirkung und der Blockade der Bremsklappen als auch der schwindenden Sauerstoffvorräte wegen, den Flug ab. Zu diesem Zeitpunkt befand er sich noch immer in einem Aufwindfeld mit etwa 2 m/s Steigen. Aber die Sicherheit ging vor. Die spätere Auswertung des Barogramms und die Analyse der Gesamtwetterlage zusammen mit seinen Beobachtungen ergab, dass Klöckner an diesem Tag eine Höhe von etwa 14.000 m NN hätte erreichen können, und das in einem Segelflugzeug. Gemessen an früheren Forschungsflügen

dauerte dieser Rekordflug eigentlich nicht sehr lange. Klöckner landete bereits nach 3 Stunden wieder in Ainring, dem DFS-Flugplatz bei Bad Reichenhall in Oberbayern.

Gebaut wurde unser Kranich II im April 1943 im Auftrag des Reichsluftfahrtministeriums (RLM) beim Mráz-Flugzeugbau in Chotzen (Tschechien). Die beiden Ingenieure Pavel Benes und Jaroslav Mráz gründeten ihr Unternehmen am 1. April 1935. Benes hatte sich zuvor einen Namen als Konstrukteur bei AVIA und CDK-Praga gemacht. Während der deutschen Okkupation entstanden keine eigenen Typen. Von 1940 an baute die Firma im Auftrag des RLM Segelflugzeuge, hauptsächlich des Musters Kranich für das NSFK und die Luftwaffe. Das erste Stück wurde am 28. September 1940 vom Fliegerstabsingenieur Heinz Kenschke abgenommen. Benes-Mráz wurde bald nach Kriegsende verstaatlicht und in *Orlican, ndrodni podnik* umbenannt. Bis Ende 1944 verließen nach offizieller RLM-Lieferstatistik insgesamt 1312 Kraniche das Werk in Chotzen und den Zweigbetrieb in Nitra (Slowakei). Die Werknummer 1135 ist in unserem Museum beheimatet.



Das Typenschild de Kranich II

Unser Kranich II war zuletzt auf dem Flugplatz Brockzetel, dem LSV Ostfriesland in Aurich mit der Kennung D-6260 zuhause. Der LSV Ostfriesland darf sich rühmen, einen besonders wertvollen Beitrag zum Aufbau des Segelflugmuseums geleistet zu haben. Außer dem Kranich II übergaben sie auch eine Schleicher Ka 3. Leider fehlen bisher die Lebenslaufakten unseres Kranich, was trotz der intensiven Hilfe durch den Vorstand des LSV Ostfriesland-Aurich weitere Angaben zur Geschichte unseres Kranichs vorläufig ausschließt.

Unansehnlich stand er seit Jahren in unserer Ausstellung.

Die neue Haubenverglasung wurde bereits ab Oktober 2012 parallel zur Baby III- und Motorraab-Restaurierung vom Werkstattteam in Arbeit genommen, da die alten Cellonscheiben durch Alterung total gelblich und matt geworden waren. Im Juni 2012 wurde der Kranich nach Freiwerden der Werkstatt unter Mithilfe unserer OSC-Freunde in der

Halle abgerüstet und in unsere Werkstatt im Untergeschoss geschafft. Nach einer eingehenden Inspektion wurden entgegen anderer Meinung doch erhebliche Mängel an Rumpf und Flächen festgestellt. Leimstellen an Rippen und Endleisten waren aufgegangen und traten nach Entfernen der alten Bespannung zu Tage, ebenso wie unsachgemäße und unansehnliche Flickarbeiten mit Styropor! an den Flügel- und Leitwerksnasen. Der Rumpf wurde als erstes abgeschliffen, grundiert und die neuen Haubenteile angepasst. Da keine Instrumente mehr im Kranich vorhanden waren, wurden die Instrumentenbretter vorn und hinten neu erstellt und mit insgesamt 12 Instrumenten neu ausgerüstet.



Die neue Kanzelverglasung und das neu instrumentierte Cockpit

Die Flächen und Leitwerke wurden neu bespannt. Nicht beplankte Teile blieben transparent. Der Rumpf und die Flächennasen wurden neu im damaligen Originalfarbton hellgrau lackiert. So kann sich unser Kranich II mit der Kennung D-8-11 wieder ansehnlich in der großen Ausstellungshalle präsentieren.



Der neu lackierte Rumpf

Neuzugang für unsere Ausstellung

Den Bemühungen von Theo Rack ist es zu verdanken, eine Scheibe SF 27 M „Illerfalke“ von Luis Obermeier als Spende für unser Museum zu bekommen. Egon Scheibe war Pionier des „reinen“ Segelflugzeugs mit Klapptriebwerk. 1967 versah er sein Leistungssegelflugzeug SF 27 (beste Gleitzahl 32, geringstes Sinken 0,65 m/s nach Vorversuchen von Alois Obermeier

er mit einem 19 kw/25 PS-Triebwerk das es eigenstartfähig machte. Mit eingefahrenem Klapptriebwerk stand die **SF 27 M** der antriebslosen Schwester nicht nach. Alois Obermeier war der erste Motorflieger in Illertissen und einer der ersten Konstrukteure für Klapptriebwerke in Deutschland.



Alois Obermeier

Demnächst wird die SF 27 M und ein zusätzliches seitliches Klapptriebwerk in das Museum geholt.

Fotos:

Westdeutsche Zeitung:1; Becker: 5;:

Fuldaer Zeitung: 1; osthessen-news: 1

Nerkur-online:1; privat: 1

Weil es immer wieder zu Rückfragen kommt, hier noch einmal die Zugangsdaten für den Mitgliederbereich unserer Internetseite:

Benutzerkennung: **DSMM**

Passwort: **DFSReiher**

Groß- und Kleinschreibung beachten!

Hier stehen unter ZEITUNG alle Ausgaben der DSMM-Post als pdf-Dateien zum Download zur Verfügung. Ebenfalls die Protokolle der Jahresversammlungen unter PROTOKOLLE

Unsere Website soll demnächst überarbeitet und ergänzt werden.

Unsere Bankverbindung zur Sparkasse Fulda:

Für Inlandsüberweisungen:

Konto **2000156, BLZ: 530 501 80**

Für Auslandsüberweisungen:

IBAN: **DE 43 5305 0180 0002 000156**

SWIFT-BIC: **HELADEF1FDS**

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