

Für die Freunde und Förderer des Deutschen Segelflugmuseums mit Modellflug

Liebe Freunde und Förderer des Segelflugmuseums mit Modellflug,

nun ist etwas mehr als ein Jahr vergangen, dass mit einem neuen Vorstand das Museum geführt wird und es ist Zeit, eine Bilanz des ersten Jahres zu ziehen. Die dringend notwendigen Maßnahmen, die zur Reduzierung der Betriebskosten führten und die moderate Erhöhung der Eintrittsgelder haben die finanzielle Situation des Museums etwas verbessert. Die Bilanz für das laufende Jahr lässt hoffen, dass wir nicht das große Defizit der vergangenen Jahre haben werden. Die Reduktion der Heizung im Neubau und die drastischen Sparmaßnahmen haben wohl zu der gewünschten Entlastung geführt. Ein Einbruch der Besucherzahlen auf Grund der Erhöhung der Eintrittspreise ist nicht zu beobachten.

Anlass zum Jubeln ist trotzdem nicht gegeben, da ein notwendiger Überschuss für dringende Instandhaltungsmaßnahmen bisher nicht erwirtschaftet werden konnte. Wir werden deshalb auch weiterhin auf Ihre Unterstützung angewiesen sein.

Die Spendenfreudigkeit von alten Segelflugzeugen ist sehr groß und dadurch wird das Problem der fachgerechten Lagerung von Flugzeugen immer größer. Unsere Kapazität ist erschöpft und Versuche, das Problem mit Hilfe der umliegenden Gemeinden zu lösen, hat bislang nicht zum gewünschten Erfolg geführt. Der Wille, uns hier zu helfen ist groß, scheitert aber bisher an der geeigneten Zugänglichkeit der uns angebotenen Objekte.

Es gibt aber neben diesem Problem aber auch eine ganze Menge Positives zu berichten. Unsere Sammlung entwickelt sich so langsam zu einem richtigen Archiv. In der Werkstatt wurde im laufenden Jahr die Restaurierung der Schleicher K 7 abgeschlossen. Die Basten B 4 ist soweit hergerichtet, dass wir sie im Frühjahr des kommenden Jahres draußen neben dem Eingangsbereich aufstel-

len können, wo sie hoffentlich noch mehr Besucher in unser Museum lockt.

In der Flugmodellabteilung hat sich für alle sichtbar einiges getan und die Reaktion der Besucher darauf ist positiv, so dass wir unseren neuen Ansatz auch dort weiter verfolgen werden. Diese Erfolge sind durch den stetigen Einsatz unserer ehrenamtlichen Helfer möglich, denen ich an dieser Stelle im Namen aller recht herzlich danken möchte.

Für das kommende Jahr haben wir uns weiter vorgenommen, den Eingangsbereich des Museums noch etwas besucherfreundlicher zu gestalten und in die allgemeine Neugestaltung der Wasserkuppe einzubinden, damit der Besuch des Segelflugmuseums zu einem zentralen Bestandteil eines Wasserkuppenbesuches wird.

Der Vorstand



Dr. Ing. Klaus Hufnagel



Margit Trittin

Die letzte Reise der D-6300

Ein Bericht von unserem Mitglied Klaus Burkhard

Die letzte Reise der D-6300/KB (SB 5 e V2) fand am Samstag, 23. November 2013 statt. Die Reise begann am Segelflugplatz Bensheim und endete ca. drei Stunden später und einer Strecke von 179 km, planmäßig auf der Wasserkuppe, dem legendären wie geschichtsträchtigen Berg der Segelflieger. Bei Ankunft war die Kuppe -wie so oft- nicht nur in dickste Knofe eingehüllt, sondern auch unter einer ca. 20 cm dicken Schneedecke "begraben". Es war nicht nur die "erste Landung der D-6300" auf der Wasserkuppe, sondern auch eine Landung bei dickstem Nebel und viel Schnee. Natürlich fand der 179 km lange "Streckenflug" nicht unter einer ordentlichen Wolkenstraße statt, sondern, wie könnte es zu dieser Jahreszeit auch anders sein, auf einer thermiklosen Asphaltstraße und auf Flughöhe NULL.



Der Aufbau erforderte einige Helfer

Nach erfolgter "Landung" auf der Wasserkuppe wurde die D-6300 auch nicht wie sonst üblich abgebaut und im Hänger für den Rücktransport verstaut, sondern in Einzelteilen in die ehrwürdige Halle des Segelflugmuseums eingebracht und neben der dort bereits wartenden SB 6 (BS-1) als neuestes Museums-Exponat in Stellung gebracht. Mit der SB 5 V2 und der SB 6 ist das Segelflugmuseum Wasserkuppe in der Lage, seinen jährlich rd. 26.000 Museumsbesuchern nun auch den technischen Übergang von der klassischen Holzbauweise (SB 5) zur heute üblichen GfK-Bauweise (SB 6), auf eindrucksvolle Weise vor Augen zu führen.



Dr. Klaus Hufnagel und Klaus Burkhard

Dr. Klaus Hufnagel, der neue Vorstand des Segelflugmuseums, war von dem neuen Exponat genau so begeistert, wie die übrigen ehrenamtlichen Mitarbeiter des Segelflugmuseums, die bei der Einbringung der D-6300 begeistert mitgeholfen haben, schließlich gestaltete sich der Aufbau der SB 5 in dem doch sehr beengten Raum nicht ganz so einfach

wie üblicherweise auf einem Segelfluggelände. Mit vereinten Kräften hat der Aufbau und die endgültige Positionierung am vorgesehenen Platz dann aber doch problemlos geklappt.



Der Einbau der Heckkamera

Angenehm überrascht bis höchst erstaunt war ich beim späteren Rundgang durch das Segelflugmuseum, das ich zuvor zwar schon mehrfach, aber bisher immer nur als ganz normaler Museumsbesucher kennen gelernt hatte. Klaus Hufnagel ließ es sich nicht nehmen, mich bei dieser Gelegenheit nicht nur durch die museumseigene Werkstatt im Keller, sondern auch durch die dort vorhandenen Lagerräume zu führen. Hier warten richtige Schätze darauf, endlich gesichtet, aussortiert, geordnet, katalogisiert und entsprechend aufbereitet, einem breiten Museumspublikum zugänglich gemacht zu werden. Von Modellflugzeugen aller Art und Größen, über Fernsteuerungen aus der Anfangszeit bis zur Gegenwart, Modellmotoren aller Art, Original-Segelflugzeugbauplänen, Zeitschriftensammlungen sowie unendlichen Bild-, Ton- und Videoarchiven in analoger Form, es fehlt so gut wie nichts, was es nicht gibt oder zu früheren Zeiten nicht gegeben hätte.

Und hier ist jede Art von Unterstützung herzlich willkommen, sei es in Form von ehrenamtlicher Mitarbeit, oder in Form einer Sponsoren- oder Fördermitgliedschaft, denn die laufenden Kosten für den Erhalt und den täglichen Museumsbetrieb sind enorm. Da ich mich schon seit längerer Zeit mit dem Gedanken beschäftigt hatte, die Arbeit der Museumsverwaltung durch eine Fördermitgliedschaft zu unterstützen, stand mit der Entscheidung, meine SB 5 dem Segelflugmuseum als Spende zu übereignen auch gleichzeitig fest, Fördermitglied der Stiftung Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug zu werden. Mit einem minimalen Jahresbeitrag von 25.-- € ist man als Förderer dabei, das auf der Welt einmalige Museum am Leben zu erhalten. Freiwillige höhere Förderbeiträge werden selbstverständlich gerne angenommen; Spendenquittung fürs Finanzamt inklusive.

Das im Jahr 1987 erbaute und 2006 erweiterte Deutsche Segelflugmuseum Wasserkuppe ist mit derzeit ca. 4.000 qm Ausstellungsfläche das größte Museum seiner Art auf der Welt, das mit seinen zahlreichen Exponaten einen beeindruckenden Überblick über die 100 jährige Entwicklungsgeschichte des Segelflugs, vom Lilienthal-Gleiter bis zum heutigen Hochleistungs-Kunststoff-Segelflugzeug präsentiert.

Auf Grund der noch zahlreich vorhandenen weiteren Originale, die aus Platzgründen derzeit in einer eigenen Halle "zwischengelagert" werden müssen und somit dem interessierten Besucher noch nicht präsentiert werden können, wäre der Bau einer weiteren Museumshalle dringend erforderlich, was derzeit aus finanziellen Gründen leider nicht möglich ist.

Sponsoren aus dem Bereich der Luftfahrtindustrie, des Luftsports, LTB's, Luftfahrtbedarf-Shops sowie aus den Bereichen der deutschen Segelflugzeug-Hersteller sind herzlich willkommen. Als lobende Beispiele, die sich bereits als ständige Sponsoren für den Erhalt und den weiteren Ausbau des Deutschen Segelflugmuseums verdient gemacht haben, wären folgende Firmen zu nennen:

Alexander Schleicher, Flugzeugbau Poppenhausen.

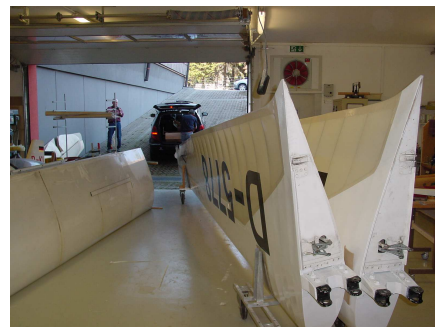
Tost GmbH Flugzeuggerätebau München

SOLO Vertriebs- und Entwicklungs-GmbH Sindelfingen

Wenn man bedenkt, dass die deutsche Luftfahrtgeschichte zu einem großen Teil auf den Segelflugaktivitäten der Vergangenheit fußt und auch heute noch ein Großteil der gewerblichen Piloten aus dem Dunstkreis der Segelflugausbildung rekrutiert wird, die deutschen Segelflugzeughersteller ihren Fortbestand wohl in der Hauptsache der Segelflugausbildung in den Vereinen zu verdanken haben, dann würde den übrigen Firmen eine aktive Unterstützung des Segelflugmuseums sicher gut zu Gesicht stehen. Eine Sponsorenliste, in der sich gerade mal ein Segelflugzeug-Hersteller, ein Flugzeugmotoren-Hersteller sowie ein Flugzeugteile-Hersteller findet, ist eigentlich ein Armutszeichen für die Luftfahrtbranche, schließlich findet man fast alle mit riesigen und teils sündhaft teuren ganzseitigen Werbeanzeigen in allen erdenklichen Luftfahrt-Magazinen rund um den Globus. Das Engagement und die Unterstützung seitens der Luftfahrt- und Zulieferindustrie ist in anderen Ländern leider weitaus größer.

Neues aus Museum und Werkstatt

Die K7, konnte nach längerer Restaurierung Ende März aus der Werkstatt herausgebracht werden, um Platz für die Basten B4 zu schaffen.



Die Rampe empor am PKW.....



...in die große Ausstellungshalle

Am Unikat der Basten, das nach der Restaurierung als Ausstellungsstück und Blickfang vor dem Museumsrundbau ausgestellt wird, mussten etliche Reparaturen an der durch Korrosion beschädigten Aluminium-Flächenhaut durchgeführt werden, ebenfalls erforderlich wurde ein neuer Flächenanschluss links.



Neuer Anschluss der linken Fläche, auch sichtbar die Korrosionsschäden

Wir erhielten diesen Prototyp von der Firma Gomolzig als Spende. Der Erstflug der V1 D-7201 fand am 7. November 1966 statt. 1972 kaufte Pilatus die Lizenz und startete eine modifizierte Serienproduktion unter der Bezeichnung PC-11.



Flächenanpassung bei der Basten

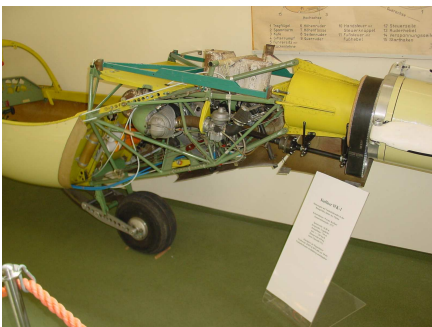
Eine Siebert Sie3, Kennung PH-522 Baujahr 1957 konnten wir vom Aero-club Salland aus Lemerlefeld in Holland holen. Die Konstruktion von Paul Siebert basiert auf der Schleicher Ka6E und wurde vorwiegend als Bausätze verkauft, von denen viele in die Niederlande gingen.

In Deutschland gibt es zur Zeit noch 6 zugelassene Sie3. Einige Reparaturen sind noch zu erledigen, bevor unsere Sie3 wieder ausstellungsfähig ist.



Ankunft der Sie 3 „Goldfisch“

Der Rumpf der Kuffner WK-1 wurde im Juni von Werner Kuffner dem Museum übergeben und in der großen Halle ausgestellt. Für einen Komplettaufbau reicht zur Zeit der Platz nicht aus. Bereits im vergangenen Jahr wurde uns von Werner Kuffner die dreigeteilte Tragfläche und die Ruder dieses Einzel-exemplars gebracht. Eine Eigenart der WK-1: Die Bremsklappen sind als Drehbremsklappen, zusammenhängend mit den Stützrädern ausgeführt.



Die Antriebseinheit der WK-1

Der Prototyp WK-1 ist mit einem BMW-Boxer-Motor und Dreiblatt-Druckschraube in der Rumpfröhre ausgestattet.



Motorsegler M 76 mit Druckschraube

Im Juli bekamen wir eine M 76, einen Motorsegler mit Druckschraube, Antrieb durch einen VW-Käfer-Motor im hinteren Bereich des Cockpits. Die Konstruktion der M 76 basiert auf einer Weiterentwicklung der RAAB-Krähe. Der Rumpf wurde neben der WK-1 positioniert. Beide Typen sind inzwischen neue Publikumsmagnete geworden.

Wer sich von unseren Mitgliedern für die kompletten Ausgaben der DSMM-Post interessiert, sollte den Mitgliederbereich auf unserer Website aufrufen. Dort stehen unter ZEITUNG alle Ausgaben der DSMM-Post als pdf-Dateien zum Download zur Verfügung. Ebenfalls die Protokolle der Jahresversammlungen unter PROTOKOLLE.

Was gab es Neues

Die GFS hat den Segelflug auf der Wasserkuppe als Beitrag für das Immaterielle UNESCO-Weltkulturerbe nominiert. „Auf der Wasserkuppe wandert das Wissen über das Fliegen und den Segelflugzeugbau seit mehr als 100 Jahren von Generation zu Generation. Gleichzeitig entwickeln die Segelflieger die Technologie kontinuierlich weiter. Das alles hat die Jury überzeugt und deshalb habe ich den Vorschlag gerne als hessischen Beitrag für die Entscheidung im Herbst nominiert“, sagt hessens Wissenschafts- und Kulturminister Boris Rhein.

Neben dem Segelflug standen der Auswahl-Jury von insgesamt 10 Bewerbungen zum Beispiel auch die „Elfenbeinschnitzerei in Erbach im Odenwald“, die „Herbsteiner Fastnacht“, sowie der „Hessische Kratzputz an historischen Fachwerkhäusern“ zur Auswahl. Ob es der Segelflug auf der Wasserkuppe tatsächlich schafft, auf die deutsche Nominierungsliste zu kommen, entscheidet letztendlich das Expertenkomitee der deutschen UNESCO-Kommission im

Herbst 2014. Die Entscheidung, wer oder was es letztendlich auf die internationale Liste schafft, fällt 2015.

Die Deutsche Flugsicherung (DFS)

plant, auf der Wasserkuppe eine Radaranlage zu bauen. Eine Bauvoranfrage wurde beim Landkreis Fulda als zuständige Genehmigungsbehörde im Frühjahr gestellt. Der Plan sieht vor, neben dem Radom eine 30 – 60 Meter hohe Anlage zu erstellen. Die herausragende Lage soll eine gute Abdeckung für die Luftraumüberwachung in dieser Region bieten. Widerstand auch wegen der zu erwartenden gesundheitlichen Gefährdung kommt sowohl von der Flugschule der Gleitschirmschule und den Tourismusverbänden. MdB Michael Brand spricht sich ebenfalls für einen alternativen Standort aus, da er die Wasserkuppe als nicht geeignet ansieht.

Im Juni bat die DFS den Landkreis Fulda, die Bauvoranfrage zunächst nicht weiter zu bearbeiten, weil sie wohl andere Standorte überprüfen will. Aber die DFS hat einen langen Atem: Sie will die Luftraumüberwachung bis 2028 neu ordnen. Dazu will sie an 40 – 50 Standorten bundesweit neue Anlagen bauen. Von der Wasserkuppe aus, oder einem Berg in deren Nähe, soll in Zukunft einmal ein Gebiet im Umkreis von 280 km überwacht werden.

Die Fliegerschule Wasserkuppe feierte

in diesem Jahr am 26. und 27. Juli ihr 90-jähriges Bestehen unter der Schirmherrschaft des Fuldaer Bundestagsabgeordneten Michael Brand. Der Wettergott spielte an diesem Wochenende mit, sodass das Jubiläum ein voller Erfolg wurde. Die Moderatoren Frank Thies ROSC und Bernd Vogt DSMM führten souverän durch die Veranstaltung und vermittelten den Besuchern und Zuschauern umfassende Informationen über die Flugvorführungen der Oldtimer und modernen Kunststoffmaschinen.

Mit der Gründung der damaligen Martens-Fliegerschule im Jahre 1924 hatte auf der Wasserkuppe eine bis heute neun Jahrzehnte dauernde Epoche der Fliegerei begonnen. In wirtschaftlich schweren Zeiten ging die Schule 1925 in die Rhön-Rossitten-Gesellschaft über. 1932 erhielt die Schule als Segelfliegerschule Wasserkuppe ihren offiziellen Namen. Von 1937 bis 1945 wurde sie in die Reichssegelfliegerschule übergeführt. Am 3. August 1950 gründeten Segelflieger in der Krone-Post in Gersfeld den Deutschen Aeroclub. 1953 nahm die Schule die Ausbildung im Segelflug wieder auf, nachdem alle Beschränkungen aufgehoben waren. Die

Bereits 1952 gegründete Gesellschaft zur Förderung des Segelflugs auf der Wasserkuppe (GFS) ist seitdem Träger des Flugplatzes und der Fliegerschule. Um Motorflugpiloten und Modellflieger einzubinden, wurde die Segelflugschule 2002 in Fliegerschule Wasserkuppe umbenannt. Das Kerngeschäft des 2013 fertiggestellten neuen Flugsportzentrums bleibt jedoch der Segelflug, wie Harald Jörges, Leiter der Schule ergänzte.

Soldaten kehrten im April auf die Wasserkuppe zurück. Die ersten 17 Offiziersanwärter der Offiziersschule Fürstenfeldbruck wurden in Meteorologie, Instrumentenkunde, Konstruktion und Physik und in Theorie und Praxis des Segelfliegens unterrichtet. Täglich stehen etwa 25 Starts und Landungen für jeden Soldaten auf dem Programm.



Vorbereitung für den nächsten Start

Sämtliche Offiziersanwärter bei der Luftwaffe sollen künftig Details der Fliegerei kennenlernen, auch wenn sie nicht als Piloten, sondern in Logistik und Flugabwehrverbänden, im technischen oder Einsatzführungsdienst eingesetzt werden. Der Kurs ist Teil einer neuen Ausbildungsstrategie der Bundeswehr, die praxisnäher und nachhaltiger werden soll. Zudem soll das Zusammengehörigkeitsgefühl der Truppenteile gestärkt werden.

Weltpremiere über der Rhön

Das Traditionsunternehmen Alexander Schleicher Segelflugzeugbau in Poppenhausen (Wasserkuppe) stellte Ende Mai seinen neuen 20-Meter-Doppelsitzer „ASG 32 Mi“ vor. Mit der ASG 32 Mi möchte man künftig auch in der 20-Meterklasse punkten und kann schon jetzt eine beachtliche Liste von Bestellungen vorweisen.

Harley-Bilanz mit Einbußen

Am 8. Bis 10. August fand zum 6. Mal das Harley Friendship Ride auf der Wasserkuppe statt. Kamen im vergangenen Jahr noch 16.000 Besucher und 5.000 Biker, waren es in diesem Jahr nur 6.000 Besucher und 4.000 Biker. Lässt die Attraktivität nach? Evt. lag es

an den Wettervorhersagen, die für das Wochenende heftige Regenfälle und Gewitter erwarten ließen. Trotz allem gab es dann doch viel Sonne und angenehme Temperaturen. Ob es im kommenden Jahr ein 7. Treffen auf der Wasserkuppe gibt, ist noch fraglich. Das Museum konnte für Samstag 54 und Sonntag lediglich 49 Besucher verbuchen.

Youngtimertreffen auf der Waku

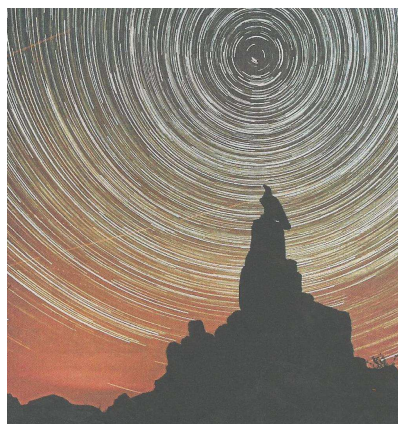
Vom 11. Bis 15. August fand das achte Youngtimertreffen der Ka-Typen auf der Wasserkuppe statt. Über 20 Teilnehmer mit Seglern aus der Poppenhauser Alexander Schleicher-Produktion und anderen Oldtimern trafen sich wie jedes Jahr auf Hessens höchstem Berg, um ihre Wettbewerbe auszufliegen.



Young- und Oldtimer aufgereiht

Die Rhön als Sternenpark anerkannt

Das Biosphärenreservat schützt nun auch den Blick auf die Sterne. Die „International Dark Sky Reserve“ (IDA) in Tucson Arizona (USA) hat den Sternenpark im Biosphärenreservat Rhön jetzt offiziell als International Dark Sky Reserve anerkannt. Damit will das Biosphärenreservat auch die Nacht schützen, nicht nur für einen ungestörten Blick auf die Sterne, sondern auch zum Schutz der Menschen, Tiere und Pflanzen. Die Ziele und Ansprüche eines Sternenparks stimmen sehr gut mit den Zielen des UNESCO Biosphärenreservats überein: Schutz der Natur, besonders in der Nacht, Reduzierung des Energieverbrauchs durch eine verantwortungsvolle und umweltverträgliche Beleuchtung, Reduzierung der Lichtverschmutzung sowie Umweltbildung und –Forschung.



Langzeitbelichtung des Sternenhimmels über dem Fliegerdenkmal

Die über Jahre gewonnenen Ergebnisse von lichttechnischen Messungen belegen, die Rhön wartet mit einem einzigartigen Sternenhimmel auf.

13. Gleitschirm-Europameisterschaft

Bei der 13. Europameisterschaft im Gleitschirmfliegen in Raska-Kopaonik (Serbien) im August, holte sich Torsten Siegel aus Fulda den Europameistertitel. In der aktuellen Weltrangliste ist er auf Platz 9 zu finden. 118 Teilnehmer aus 22 Nationen kämpften 2 Wochen lang um den Europameistertitel in der Einzel- (Damen und Herren) und Teamwertung. Bereits vor einem Jahr war das Gebiet ein Austragungsort der World Cup Serie und konnte durch sehr gute Flugbedingungen und eine professionelle Organisation positiv auf sich aufmerksam machen. Die Flugbedingungen waren auch in diesem Jahr wieder hervorragend. Die Piloten konnten mit der Thermik über 100 km weit fliegen und dabei Höhen bis zu 3.500 Metern erreichen.

Unsere Bankverbindung zur Sparkasse Fulda für Mitgliedsbeiträge und Spenden:

Für Überweisungen aus dem In- und Ausland nach dem seit 01.02.2014 verbindlichen SEPA-Verfahren:

IBAN: **DE 43 5305 0180 0002 0001 56**
SWIFT-BIC: **HELADEF1FDS**

Fotos: Burkhard: 2; Becker: 7; Peters: 1; FZ: 1; Rhönflug Fulda: 1; dpa: 1;

IMPRESSUM

Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug, Wasserkuppe 2,

36129 Gersfeld

Telefon: 06654 -7737; Fax 06654-7736

Internet: www.segelflugmuseum.de

Leitung: Dr. Ing. Klaus Hufnagel,
Kolbershecke 15, 63457 Hanau

Mail: kontakt@segelflugmuseum.de

Redaktion und Gestaltung:

Otto Becker, Marienstraße 18,
36163 Poppenhausen (Wasserkuppe)

Mail: pph.bec@t-online.de