



Für die Freunde und Förderer des Deutschen Segelflugmuseums mit Modellflug

Liebe Freunde und Förderer,

in der Politik ist es ja üblich, dass nach den ersten 100 Tagen einer Amtszeit schon mal resümiert wird was denn so erreicht wurde. Für uns ist schon das erste halbe Jahr unserer Amtszeit um, also etwas mehr als 100 Tage und ich möchte kurz schildern was sich im Museum bereits geändert hat. Dem häufigen Besucher wird hoffentlich auffallen, dass wir den Eingangsbereich freundlicher gestaltet haben und diesen auch weiter umgestalten werden. Neben dem bereits sehr viel freundlicheren Empfang im Inneren werden wir ein Segelflugzeug seitlich des Einganges aufbauen. Der Baum der dort im Weg stand ist bereits gefällt und an seiner Stelle wird der Prototyp der B4 stehen. Die B4 ist ein Segelflugzeug aus Alu-Blech der Rheintalwerke G. Basten, das später in etwas geänderter Form bei Pilatus unter der Bezeichnung PC-11 in Serie gebaut wurde. Bis es soweit ist muss das etwas reparaturbedürftige Flugzeug erst wieder in Schuss gebracht und wettertauglich gemacht werden, damit es dann als unser Aushängeschild möglichst viele Besucher in das Museum lockt.

Weitere große Veränderungen fanden in der Modellflugausstellung statt. Die gesamte Ausstellung wurde umorganisiert und neu geordnet und in Kürze werden dort auch die entsprechenden Informationstafeln aufgestellt, um die Fülle der Ausstellungsobjekte besser in den Kontext von Geschichte und Entwicklung des Modellfluges zu bringen. In der Modellflugausstellung ist es wegen der zahlreichen Sparten die dieser Sport hat besonders schwierig, jeder Sparte gerecht zu werden. Wir hoffen, dass mit Unterstützung engagierter Modellflieger ein Teil der Ausstellungsfläche öfter umgestaltet werden kann, damit jede Sparte eine Zeit lang eine besondere Plattform bekommt und die Wechselausstellung dazu einlädt, das Museum öfter zu besuchen.


Dr.-Ing. Klaus Hufnagel

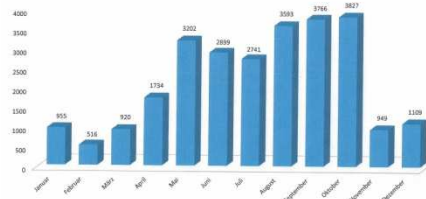

Margit Trittin

Besucherzahlen des Jahres 2013

Der Besuch unseres Museums stellt sich für das Jahr 2013 wie folgt dar:

Januar	955	Februar	516
März	920	April	1734
Mai	3202	Juni	2899
Juli	2741	August	3593
September	3766	Oktober	3827
November	949	Dezember	1109

Die Gesamtzahl der Besucher belief sich auf 26.211 Personen, davon waren 7.694 Personen aus der Besuchergruppe Jugendliche, Studenten und Rentner. Im Schnitt waren das rund 70 Besucher/Tag, bzw. 2.184 Besucher je Monat, die unser Museum besuchten. Die Statistik ist im folgenden Diagramm noch einmal grafisch dargestellt.



Besucherdiagramm für 2013

Unsere Werkstatt gern besucht

Auch unsere Werkstatt war im Jahr 2013 wieder ein starker Publikumsmagnet. Da die Restaurierung an der K 7 und dem „Illerfalken“ D-KLOP liefen, interessierten sich die Besucher besonders für die auszuführenden Arbeiten und die Arbeitsabläufe.

Insgesamt konnten wir 1.095 Besucher über unsere Arbeit informieren. Da nur alle 14 Tage 3 Tage am Wochenende in der Werkstatt gearbeitet wird, ist das wieder ein ähnlicher Besucherwert wie im Jahr zuvor. Werbematerial und Beitrittsformulare wurden verteilt und einige Besucher entschieden sich spontan für eine Mitgliedschaft im Förderverein.

Ehrenhalle renoviert

Nach einer umfangreichen Renovierung kann die Ehrenhalle wieder besucht werden. Information für den Zugang er-

fragen Sie bitte am Empfang der Flugschule oder in der Jugendbildungsstätte. In beiden Stellen ist der Schlüssel erhältlich.

Die Historie der „Blauen Maus“

Die FVA-2 „Blaue Maus“ ist eine Konstruktion der „Flugvereinigung Aachen“ (FVA) von 1921, die Wolfgang Klemperer für diesen Wettbewerb als Nachfolger des „Schwarzen Teufel“ von 1920 auf die Wasserkuppe brachte. In Konkurrenz unter anderem mit Arthur Martens auf dem „Vampyr“ gelang es ihm, am 30. August 1921, nach Abschluss der „Rhön“ einen neuen Zielflugweltrekord



aufzustellen.

Der 1893 in Dresden geborene Klemperer baute schon als Gymnasiast seine ersten Flugmodelle. In Chemnitz baute er einen motorbetriebenen

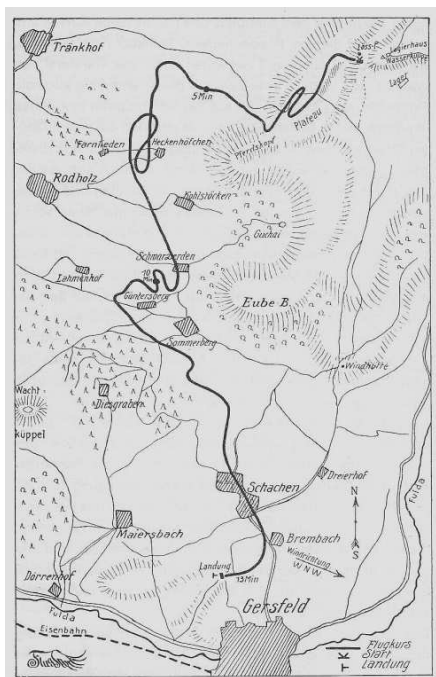
Eindecker und begann 1913 ein Studium als Maschinenbauer. Als Leutnant war er im ersten Weltkrieg Pilot und Flugzeugdesigner in der österreichischen Fliegertruppe. 1920 wurde er Assistent am Aerodynamischen Institut in Aachen. Auf der Wasserkuppe führte er 1920 bei der „ersten Rhön“ den von ihm erfundenen Gummiseilstart ein. (*) 1922 trat er in die Versuchsabteilung der Luftschiffbau Zeppelin GmbH ein und promovierte bei Prof. Karmann über Windkanaltechniken. Mit einer Gruppe von Zeppeliningenieuren ging Klemperer 1924 in die USA. In Ohio befasste er sich mit Entwicklungen im Luftschiff- und Segelflugzeugbau. Ab 1936 konstruierte er in Kalifornien Druckkabinen für Großverkehrsflugzeuge, entwickelte Messinstrumente und leitete die Forschung von ferngesteuerten Flugkörpern. Nach dem Bau von Flugsimulatoren lehrte er am California Institute of Technology in Pasadena.

1965 verstarb Wolfgang Klemperer in Kalifornien.



Klemperer startet am Westhang

Seinen Flug nach dem Start beim Loessstein am Westhang der Wasserkuppe am 30. August 1921 begann er bei schönstem Sonnenschein, obwohl von Nordwesten bereits dicke Gewitterwolken aufquollen und die ersten Blitze zuckten. Kurven am Hang und aufsteigende Thermik brachten ihn schnell auf 100 Meter über dem Abflugpunkt. Man wusste zur damaligen Zeit noch nichts über Frontaufwind in Gewitternähe und wie böse das aussehen könnte, wenn man in eine Gewitterwalze geriet. Er flog in vielen Kurven und Achten über Sieblos und weiter in Richtung Schwarzerden. Da das Gewitter sich unaufhaltsam näherte, kurvte er nach Süden in das Gersfelder Tal ab. Die Eube zur Linken und in der Nähe des Wachtküppels bekam er erneut starken Aufwind. Mit der erreichten Höhe hätte er es sicher bis zum Dammersfeld hinter Gersfeld schaffen können. In Anbetracht des zu erwartenden Regens entschloss er sich jedoch, seinen Flug frühzeitig zu beenden.



Flugbahn Klemperers am 30. August

Nach 13 Minuten landete er vor dem beginnenden Regen vor Gersfeld nahe

der Waldhausenschen Gärtnerei. Schnell war mit herbeigeeilten Leuten seine Blaue Maus in der nahe gelegenen Reithalle (der heutigen Stadthalle) untergebracht, was sich mit dem ungeteilten Flügel etwas schwierig gestaltete. Später brachte ein Heuwagen das Flugzeug auf die Wasserkuppe zurück.



Landung bei Gersfeld, 13 Minuten nach dem Start am Westhang

Zum ersten Mal überbot Wolfgang Klemperer damit den Dauerweltrekord von Orville Wright (9 Minuten und 45 Sekunden) vom 14. Oktober 1911. Gleichzeitig hatte er mit 4,6 Kilometern die bisher längste Strecke im motorlosen Flug zurückgelegt.

Merkwürdigerweise wurde damals noch nicht klar erkannt, dass die Startüberhöhung und die gegenüber der normalen Sinkgeschwindigkeit von 1m/s (bei 400 m Höhenunterschied) mehr als verdoppelte Flugdauer, auf den Hangaufwind zurückzuführen war. Klemperer und andere Piloten waren vielmehr fest davon überzeugt, dass ein „dynamischer Segelflug“ gelungen sei, wie ihn die Ausschreibung zum Ziel des Wettbewerbs erklärt hatte. (Ausnutzung der natürlichen Wind-Energie beim Flug ohne motorischen Antrieb).

Der Physiker und Begründer der modernen Aerodynamik, Prof. Ludwig Prandtl hatte sich in einem Aufsatz über den Segelflug im Jahre 1921 eher skeptisch geäußert und im Hinblick auf den oft als Vorbild angeführten Segelflug großer Vögel über dem offenen Meer zu bedenken gegeben: *„... dass ja auch jede einzelne große Meereswoge eine Ablenkung des Windes noch oben ergibt, die sich die Vögel zunutze machen“....*

* Die Erfindung des Gummiseilstarts

In seinen Erinnerungen „Start in den Wind“ schiebt hierzu Peter Riedel:

„Gleich beim ersten Rhönwettbewerb 1920 schenkte uns Wolfgang Klemperers Erfindergeist jene Startart, die durch zwei Jahrzehnte auf der Wasserkuppe angewandt wurde- den Start mittels Gummiseil. Wie kam es zu dieser Idee? Bis zum Ende des Ersten Weltkriegs wurden alle Fahrwerke deutscher Kriegsflugzeuge ausschließlich durch Befestigungen mit Gummiseilen gefe-

dert. Sie waren in großen Mengen von der Firma Kampschulte in Solingen hergestellt worden und Bestände davon befanden sich auch in Aachen. Als Klemperer im Mai 1920 an der dortigen TH mit dem Bau des „Schwarzen Teufels“ begann, entdeckte er den friedlichen Nutzen dieser etwa 16 bis 20 mm dicken Seile (600 bis 800 umspinnene Gummifäden) und errechnete sofort, dass sie bei genügender Dehnung eine beträchtliche Energiemenge speichern und diese -das war wichtig- sehr rasch abgeben konnten. Der „Schwarze Teufel“ besaß zwei „Finger“ an der Hinterkante seiner Kufenverkleidung. Über diese wurde das Gummiseil vor dem Start gelegt. Zwei Helfer hielten nun das Schwanzende fest, während je 3-4 Mann die zwei freien Enden des V-förmig ausgelegten Gummiseils auf das Kommando des Piloten „Ausziehen“ hin auszogen, dann beim Ruf „Laufen“ bergab die beiden Seile rasch spannten. Gleich darauf konnte die Haltemannschaft beim letzten Ruf „Los“ das Rumpffende freigeben. Schon beim ersten Versuch Anfang September 1920 am Westhang der Wasserkuppe war Klemperers Abflug ein Erfolg; elegant, mühelos und sicher. Die Starthelfer mussten sich natürlich sofort nach dem Ruf „Los“ in Deckung begeben, um vom niedrig abfliegenden Segler nicht getroffen zu werden. Während all der Anfangsjahre ist es nie zu einem derartigen Startunfall in der Rhön gekommen. Beim zweiten Rhönwettbewerb 1921 ging man dazu über, in der Mitte des Gummiseils einen Stahlring zu befestigen, der in den nach unten offenen sogenannten Starthaken vorn am Flugzeug eingehängt wurde. Solange das Seil unter Spannung war, blieb der Ring im Haken. Er fiel erst heraus, wenn der Segler über die Köpfe der Startmannschaft hinwegrauschte, eine ganz einfache, zuverlässige „Automatik“. Wurde der Ring jedoch mit einer gewissen Torsionsspannung des nachlässig – mit Korkenzieherwindungen – ausgelegten Gummiseils in den Starthaken eingehängt, dann konnte selbst diese sog. „Automatik“ versagen und das Seil auch nach dem Abflug an der Rumpfnase hängen bleiben. Solches führte bei Fockers erstem Abflug mit Fluggast beinahe zu einem schweren Unfall und beim „Pelikan“ zum Flächenbruch.“

(Red: Noch heute startet der ROSC Wasserkuppe seinen SG 38 beim mehrmals im Jahr stattfindenden Schulgleitfliegen mit dieser Startmethode)

Neuzugänge für unsere Ausstellung

Am 13. September brachte uns Dieter Muser den „Illerfalken“ D-KLOP, den wir von Luis Obermeier übernehmen konnten, Sein Vater Alois hatte diesen Bergfalken Anfang der 1980er Jahre erstmals mit einem Klapptriebwerk ausgerüstet. Durch die lange Lagerzeit muss an dem Falken noch bis zur Ausstellungsreife gearbeitet werden. Einige Tage zuvor bekamen wir noch eine intakte Rhönlerche für die Ausstellung. Die noch im Schuppen seit Jahren stark renovierungsbedürftige eingelagerte Lerche konnte günstig verkauft werden.

Das Werkstattteam hatte zuvor an zwei langen Wochenenden den Schuppen entrümpelt und so vorübergehend Platz für die Neuzugänge geschaffen, bis die zur Zeit laufende Restaurierung einer

K 7 in der Werkstatt abgeschlossen ist. Teile der Vollmetall-Kuffner-WK 1 mit über 18 m Spannweite und in der Rumpfröhre integriertem Umlaufpropeller sind noch im Depot bis zu einer Ausstellung eingelagert.



Aufbau der SB 5

Am 23.11. kam Klaus Burkhard aus Ober-Ramstadt beim ersten Schnee mit seiner SB5e V2 D-6300 K/B, die er uns nach vielen Flugeinsätzen spendete. Ein Bericht von Klaus Burkhard über die „letzte Reise der D-6300“ mit einer hervorragenden Werbung für das DSMM folgt in der nächsten Ausgabe. Im Januar konnte Dag Peters noch eine Scheibe SF27 aus Attendorn und die Basten B4 holen. Beide Flugzeuge sind renovierungsbedürftig. Die B4 wird zur Zeit vorrangig in der Werkstatt als Blickfang für den Eingangsbereich hergerichtet.

Hinweisschilder zur Wasserkuppe

Der Landkreis Fulda wirbt seit dem Spätsommer 2013 mit Hinweisschildern auf die Wasserkuppe. Auf der BAB A7 wurde südlich und nördlich der Abfahrt Fulda Mitte je eine über mannshohe der bekannten braunen touristischen Hinweistafeln installiert.



Die Tafeln zeigen die stilisierte Silhouette der Wasserkuppe mit dem Radom auf dem Gipfel und ein Segelflugzeug, sowie den Schriftzug:

„Wasserkuppe Berg der Flieger“ Es animiert bestimmt manchen Touristen, einen Abstecher zur Geburtsstätte des Segelflugs zu machen.

Modellflugausstellung

Endlich konnte eine Überarbeitung unserer Modellflugabteilung in Angriff genommen werden. Unser Mitglied Bernd Vogt aus Bückeberg war bereits mehrfach mit seiner Frau Barbara über eine Woche im Museum tätig, um unsere Exponate zu sichten und die Ausstellung übersichtlicher zu gestalten. Unter Segelflugexperten gilt Bernd als einer der ganz großen. Seine Fachkenntnisse über Originale und über den Nachbau von Großsegelflugmodellen sind scheinbar unerschöpflich. Vor allem auf Flugveranstaltungen ist sein Wissen gefragt. Hier tritt er häufig als Moderator auf und weiß das Publikum mit Informationen zu bedienen, von denen selbst vielbelesenen Modellflugsportler noch nicht gehört haben. Vergangenes Jahr organisierte er in Bielefeld die erste Messe „Faszination Segelflug“ und setzte mit seinem Engagement wiederholt ein Ausrufezeichen. Mit Bernd Vogt hat unser Museum endlich einen begeisterten und kompetenten Mitarbeiter gefunden, bei dem unsere Modellausstellung in besten Händen liegt. Danke Bernd

„Schatz der Rhön“ fliegt auf der Wasserkuppe

Das Flugzentrum Wasserkuppe und der Eichenzeller Mineralbrunnen „Förstina Sprudel“ haben ihre Kooperation ausgebaut. Bereits 2012 war im Rahmen des Richtfests für das neue Flugsportzentrum ein neuer Segelflieger auf den Namen „Schatz der Rhön“ getauft worden. Beim Blick in die Ahnengalerie der Flieger auf der Wasserkuppe stellt sich eine weitere Gemeinsamkeit heraus: Auch Förstina Seniorchef Rudolf Er-

hard, der im Jahr 2000 verstarb, war ein begeisterter Pilot und aktiver Förderer des Segelfluges auf der Wasserkuppe.



Start mit dem Schleppbanner

Förstina wird in Zukunft noch präsenter sein. „Um die Gesellschaft zur Förderung des Segelfluges auf der Wasserkuppe weiter zu unterstützen, lassen wir zukünftig zu bestimmten Anlässen ein Flugzeug der Flugschule mit einem Förstina-Schleppbanner starten“, erklärte Förstina-Verkaufsleiter Gerhard Bub. Eine Win-Win-Situation für die GFS und den Mineralbrunnen, Das Engagement von Förstina ermöglicht der GFS zusätzliche Einnahmen und der Mineralbrunnen erhält dafür einen „himmlischen Effekt“

Schubert fünfbesten Punktländer der Welt

Im vergangenen August konnte Andreas Schubert, Geschäftsführer und Fluglehrer der auf der Wasserkuppe beheimateten Gleitschirmschule „Papillon“ bei den World Air Games 2013 in Cali (Kolumbien) in der Disziplin „Accuracy Paragliding“ den fünften Platz unter 30 Teilnehmern erringen



Landung auf dem Punkt...

In dieser Disziplin stellt sich den Athleten die Aufgabe, mit dem Gleitschirm möglichst genau auf einem nur zwei Zentimeter großen Punkt zu landen. Schubert war von der Weltsportvereinigung FAI und dem Deutschen Olympischen Sportbund aufgestellt worden, um in dieser Disziplin für Deutschland zu starten.

Auf der „Marco Fidel Suarez Airbase in Cali wurden die Piloten mit einer Seilwinde in die Luft geschleppt, um anschließend die flach auf dem Boden liegende direkt vor der Zuschauertribüne anzufliegen. Nach dem Wettbewerb zeigte sich Andreas Schubert mit seiner Leistung sichtlich zufrieden:

„In meiner inzwischen 20-jährigen Wettkampferfahrung waren die World Air Games in Kolumbien der größte und wirklich beeindruckende Wettbewerb, an dem ich teilnehmen durfte“

Schade...

Im vergangenen August fand zum fünften Mal der „Harley-Davidson-Friendship Ride“ auf der Wasserkuppe statt. Das sonnige Wochenende lockte 16.000 motorradinteressierte Besucher und 5.500 Biker zu diesem Event auf die Kuppe. Leider fanden an diesem Wochenende lediglich 143 Besucher unsere Ausstellung interessanter als die Motorräder und die Show der Biker



Motorräder, soweit man schaut

Wie sich die Zeiten ändern

Was in unserer heutigen Zeit die Besucher an Technik und Event auf die Kuppe lockt, war vor 91 Jahren am 30. August 1923 die Einweihung des Fliegerdenkmals im Verlauf des 4. Rhönwettbewerbs. An diesem Tag kamen etwa 30.000 Besucher zu dieser Einweihungsfeier. Eine für die heutige Zeit fast unvorstellbare Besucherzahl, wenn man bedenkt, dass die Ankündigung lediglich durch regionale und überregionale Zeitungen verbreitet werden konnte. Die heutige Medienwelt gab es noch nicht. Von Frankfurt fuhren sogar mehrere Sonderzüge über Fulda nach Gersfeld.



Besucheraansturm am 30. 08.1923 bei der Einweihung

Relaxliegen am Radom

Neben dem Radom sind zwei Relaxliegen aufgestellt worden. Mit dieser Aktion will die Regionalinitiative „Rhöner Charme“ anlässlich ihres 20-jährigen Bestehens einen „Blickpunkt für die Region“ schaffen. Die Liegen sollen Wanderern auf dem Gipfel eine Auszeit ermöglichen. Die Liegen sind aus Rhöner Fichtenholz gefertigt und imprägniert, so sollen sie für 10 bis 15 Jahre stabil bleiben.



hier lässt es sich gut ausruhen

Historische Anekdote zum Schluss:

Was haben „Japanische Pfannkuchen“ mit der Wasserkuppe zu tun ?

Darüber gibt Prof. Alexander Lippisch in seinen Erinnerungen Auskunft, wenn er über die Essgewohnheiten der bitterarmen Pioniere in den Anfangsjahren der Wasserkuppe berichtet.

Zusammen mit Gottlob Espenlaub hatte er in den 1920er Jahren dort oben gelebt, geforscht und sogar überwintert. Er schreibt:

Gelebt haben wir von Haferflocken und einer Kiste Kartoffeln, die uns die treuen Gersfelder gespendet hatten und die natürlich schon auf dem Transport eingefroren waren.

Espenlaub hatte dann noch eine besondere Quelle, und das war beim Fleischer in Gersfeld, wo er beim Wurstmachen abgeschöpftes Wurstfett bekam. Davon konnte er ein ganzes Kochgeschirr voll praktisch umsonst kriegen.

Das Brot konnte ich mit meinen letzten Groschen kaufen und die Zwiebeln bekamen wir, glaube ich, auch gratis.

Daraus machte Espenlaub dann das Gericht mit dem fabelhaften Namen „Japanische Pfannkuchen“, den er natürlich erfunden hatte. Dazu brauchte man einen glühend angeheizten Ofen.

Wir hatten den kleinen Ofen, der ursprünglich wohl mal in irgendeinem Schützengraben Dienst getan hatte, mit einem langen Ofenrohr, das durch den ganzen Raum ging, versehen. Wie gesagt, dieser Kanonenofen wurde angeheizt, dann wurde in einer Pfanne das kostbare Wurstfett, das in Wirklichkeit eine Art Schmalz war, heiß gemacht, eine Scheibe Brot abgeschnitten und reingelegt und dazu ein paar Zwiebeln gebraten. Und so ein in Wurstfett und

Zwiebelsoße gebackenes Stück Schwarzbrot war ein „Japanischer Pfannkuchen“. Im Übrigen gab es die reichlich süßlich schmeckende Kartoffeln und Haferflocken, die man auch mit Schmalz annachen konnte. In jedem Falle hatten wir trotz allem eine Reihe verschiedenartiger Nahrungsmittel, wenn man das so nennen darf und so wurden die unmöglichsten Kombinationen daraus zusammengestellt.

In eigener Sache:

Für die Restaurierung und Ausstattung unserer Flugzeuge sucht das Werkstattteam Fluginstrumente. Sie müssen nicht mehr gebrauchsfähig sein, da sie nur zur Vervollständigung unserer Exponate dienen sollen. Wer kann uns helfen? Nachricht bitte an die Redaktion oder direkt an die Adresse des Segelflugmuseums schicken. (siehe Impressum)

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

Unsere Bankverbindung zur Sparkasse Fulda für Mitgliedsbeiträge und Spenden:

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

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

Fotos:

Archiv:5; osthessen-news:2; Rhöner-Charme:1 Becker:1; Sowa: 1; FAI 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

