



Liebe Freunde und Förderer des Deutschen Segelflugmuseums mit Modellflug

Vor kurzem war der bekannte Segelflugrekordpilot Hans Werner Grosse mit der Deutschen Nationalmannschaft in unserem Museum. Sie alle zeigten eine solche Begeisterung über das was sie sahen, dass Hans Werner das Gefühl hatte, hier ein Zeichen setzen zu müssen, damit dieses Museum lebensfähig bleibt, auf hohem Niveau gehalten und weiter ausgebaut werden kann. Er stiftete unserem Museum spontan zweckgebunden 100.000,- Euro und sprach dabei die Hoffnung aus, dass andere Flieger, die genügend Mittel haben, seinem Beispiel folgen mögen. Wir alle sind hoch beglückt und sehen in diese noblen Geste auch eine hochkarätige Anerkennung der Arbeit unseres ehrenamtlichen Teams. Wir haben deshalb beschlossen, die neue Halle unseres Museums mit dem Namen Hans Werner Grosse zu benennen, um auch künftige Generationen an diesen großartigen Segelflieger und Mäzen zu erinnern. Die Namensgebung soll am 3. Mai 2008, am Tag unserer Mitgliederversammlung, stattfinden. Der bekannte Luftfahrtjournalist Dieter Vogt würdigt in dieser Ausgabe Hans Werner Grosse mit seinen 49 Weltrekorden und seiner selbstlosen Hilfe auch für die Segelflieger der neuen Bundesländer.

Die Deutsche Lufthansa, die damals zur Zeit von Dr. Culmann als Präsident des DAeC, durch eine großzügige Spende von 800.000,- DM die Errichtung unseres Rundbaus überhaupt erst ermöglichte und seit dieser Zeit mit einem großen Wandbild mit Jumbo, Airbus, Ju 52 und diversen Segelflugzeugen bei uns präsent ist, übergab uns durch die Lufthansa-Berlin-Stiftung eine Spende von 5.000,- Euro. Wir sind dafür sehr dankbar und freuen uns, dass die Bande zwischen unserer großen Luftverkehrs-Linie, für die sehr viele Mitglieder unseres Fördervereins gearbeitet haben und unserem Museum wieder enger geknüpft sind. Dank dafür dem Aufsichtsratsvorsitzenden Dr. Weber, dem ehemaligen Vorstandsmitglied Gert Frühe, dem Chefpiloten Jürgen Rapps und dem Vorstand der Lufthansa-Berlin-Stiftung, Herrn Conrad. Wir freuen uns sehr, dass die Deutsche Lufthansa sich aktiv an der Ausgestaltung der Segelflugweltmeisterschaft 2008 in Berlin-Lüsse beteiligen wird.

Im Jahr 2008 soll unsere Heizkostenabgabe um 40 % angehoben werden. Leider haben wir es in Verhandlungen trotz Unterstützung durch unser Kuratoriumsmitglied, Herrn Landrat Woide, nicht geschafft, den Energieträger zu einem günstigeren Tarif zu bewegen. Wir prüfen deshalb, ob wir uns evtl. mit einer Solaranlage hinsichtlich der Energie unabhängig machen können. Dank finanzieller Hilfen wäre das heute möglich. Folgende, erfreuliche Nachrichten aus dem Museum dürften Sie interessieren: Unser Werkstattteam mit Otto Becker und Dag Peters hat unter der Leitung unseres Werkstattleiters Peter Distler die schwierige Aufgabe der Restaurierung einer HKS 1 übernommen. Das Team hat hervorragend gearbeitet, wovon Sie sich bei einem Besuch in der Werkstatt selbst überzeugen können. Wir bedanken uns sehr für ihr Engagement

Um unseren Besuchern im Museum eine noch bessere Information vermitteln zu können, hat Theo Rack nach vielen Vergleichen zwischen einzelnen Modellen, 40 Handgräte eines so genannten „Akustik-Guide“ beschafft, die auf Knopfdruck über den eingebauten Lautsprecher Auskünfte über das Flugzeug geben, vor dem der Besucher gerade steht. Der Text wurde durch das ehemalige Vorstandsmitglied Peter F. Selinger zusammengestellt. Er hat sich hierbei weitgehend an sein, für das Museum geschriebene Buch „Segelflugzeuggeschichten“ gehalten. Für diesen Beitrag schulden wir Peter Selinger großen Dank.

Wir sind sehr stolz, einen weiteren Meilenstein in der Entwicklung der Kunststoff-Segelflugzeuge erworben zu haben. Es handelt sich um den 1970 für Prof. Eppler gebauten Phoebus CW, der inzwischen in den Besitz von Alfred Soppe in Issum übergang. Das Flugzeug soll am Tag unserer Mitgliederversammlung übergeben werden.

Von der Familie Gerd Jacob in Coburg haben wir eine komplette Sammlung von Meisterfotografien der Anfangsjahre von dem bekannten Berliner Luftfahrtfotografen Alex Stöcker erhalten. Die Bilder sind einmalig und stammen aus der Sammlung Martin Knopf in Coburg. Zusätzlich erhielten wir für unser Archiv

zahlreiche Jahrgänge alter Luftfahrt-Zeitschriften. Dieser Erwerb sollte für unsere Mitglieder gleichzeitig eine Anregung sein, wertvolles Luftfahrtmaterial, das in der zweiten oder dritten Generation langsam verloren geht, durch Übergabe in unser Archiv für die Zukunft zu erhalten.

In Darmstadt-Griesheim erwacht erfreulicherweise anlässlich seines 100. Geburtstages der August-Euler-Flugplatz Griesheimer Sand, dessen Bestand durch die Übergabe an die Technische Universität Darmstadt endgültig gesichert ist. Die TU Darmstadt organisiert für den 30. und 31. August 2008 einen Flugtag und eine große Ausstellung, die wir nach Kräften durch das Ausleihen unserer „Raketen-Ente“ und evt. einer

D 34c „B-phrodite“ unterstützen werden. Unsere Hilfe für Darmstadt ist gleichzeitig eine kleine Reminiszenz, schließlich waren es die „Darmstädter Studenten“, die für ihre ersten Gleitflugversuche 1911 die Wasserkuppe entdeckten.

So manche Fachtagung findet in unserem Museum statt, so waren wir erst kürzlich wieder Gastgeber für das Elektroflug-Seminar und auch für ein Expertenteam aus Wissenschaft und Industrie, das sich mit dem für den modernen Segelflugzeugbau so wichtigem, durch Chemiefaserverstärktem Kunststoff befasste.

Schließlich sei noch erwähnt, dass wir vom Landesministerium in Wiesbaden die erlösende Nachricht bekommen haben, den Zuschuss für die Innenausstattung der Museumserweiterung ordnungsgemäß verwendet zu haben. Auf diesen Bescheid hatten wir lange gewartet. Wir hoffen, dass wir Sie zahlreich zur Mitgliederversammlung am Samstag, 3. Mai auf der Wasserkuppe begrüßen können und verbleiben mit herzliche Grüßen


Klaus J. Scheer


Theo Rack

Besucherzahlen des Jahres 2007

Der Besuch unseres Museums stellt sich für das Jahr 2007 wie folgt dar:

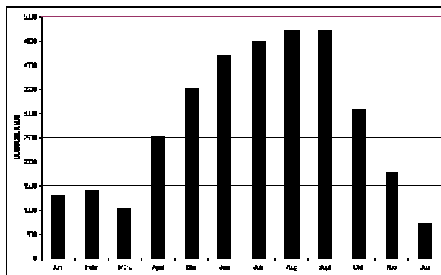
Januar	1302	Februar	1408
März	1028	April	2516
Mai	3516	Juni	4187
Juli	4484	August	4711
September	4705	Oktober	3082
November	1761	Dezember	718

Die Zahlen sind in der Grafik noch einmal als Balkendiagramm anschaulich dargestellt

Bei durchschnittlich 2785 Besuchern pro Monat im vergangenen Jahr, entspricht das einer Besucherzahl von 93 pro Tag.

Aus den Zahlen und aus der beigelegten Grafik ist ersichtlich, dass uns die Sommermonate eine wesentlich größere Besucherzahl bescheren, als die Wintermonate. Insgesamt konnten wir jedoch immerhin im vergangenen Jahr 33.418 Besucher in unserem Museum begrüßen.

Redaktion



Besucher pro Monat 2007

Wir gratulieren nachträglich

Am 02. Januar vollendete unser Mitglied Willy (Teddy) Pfeifer sein 96. Lebensjahr. 1948 gründete er in Gersfeld seine Maschinenfabrik, in der auch die bekannte Pfeiferwinde für den Segelflugzeugschlepp hergestellt wurde. **Eine uns seinerzeit versprochene Pfeiferwinde konnte leider bisher nicht aufgefunden werden. Evtl. kann uns seine Familie hierbei behilflich sein, um Willy Pfeifer mit dieser Winde im Museum ein ehrendes Andenken zu bewahren.**

Dem Flugsport galt schon in jungen Jahren seine große Leidenschaft. Bereits nach dem Abitur zog es ihn zur Wasserkuppe, wo er bei der Rhön-Rossitten-Gesellschaft eine Ausbildung als Flugzeugbauer machte. Er wechselte später als Leiter der Einfliegerei zu Klemm nach Böblingen. Von 1937 bis 1940 war Pfeifer Betriebsleiter bei der Weserflug in Bremen.



Am Gründungslokal Krone Post wurde im Beisein von Edgar Dittmar, Georg Brütting, Jens Plusczyk und Willy Pfeifer 1983 eine Bronze-Tafel zur Erinnerung an die Gründung des DeAC angebracht.

Willy Pfeifer erwarb sich große Verdienste um den Flugsport auf der Wasserkuppe und ist Gründungsmitglied des Deutschen Aero-Clubs. Für seine Verdienste um die deutsche Luftfahrt wurde das Ehrenmitglied der Pilotenvereinigung Wasserkuppe mit der großen Dädalos-Medaille in Gold ausgezeichnet. Auch ein Segelflugzeug wurde ihm zu Ehren auf seinen Namen getauft.

Nur zur Erinnerung: Nach dem 2. Weltkrieg war in Deutschland durch die Alliierten die Fliegerei verboten. 1950 demonstrierten über 20.000 Fliegerfreunde für die Wiederzulassung des Flugsports auf der Wasserkuppe. Im Bundestag wurde dieser Wunsch der Flieger aufgenommen und, das muss man sich heute auf der Zunge zergehen lassen, von allen Fraktionen wurde einstimmig eine Resolution verabschiedet, in der die Zulassung des Luftsportes von den Alliierten gefordert wurde. In diese Situation wurde in Gersfeld / Rhön die Wiedergründung des Deutschen Aero-Clubs vorbereitet. Wolf Hirth legte die technische Vorbereitung des Gründungsaktes in die Hände von Teddy Pfeifer, wie er liebevoll von seinen Fliegerfreunden genannt wurde. Dieser machte sich im Vereinsrecht sachkundig und zusammen mit dem Urkundsbeamten des Amtsgerichts wurde ein Wortlaut für die Satzung gefunden, die bei den Alliierten keinen Anstoß fand. Die Runde der sieben Gründungsmitglieder bestand deshalb auch darauf, dass Teddy Pfeifer als erster die Urkunde links unterschrieb. Als einer der Nachfolger von Wolf Hirth bin ich glücklich, dass wir Willy Pfeifer heute als Mitglied in unserem Förderverein haben. Die Stadt Gersfeld identifizierte sich damals so sehr mit den Fliegern, dass die Eintragung des DAeC in das Vereinsregister noch am Gründungstag, dem 4. August 1950, einem Sonntag stattfand.

Klaus J. Scheer

Wir erinnern uns an Günter Groenhoff

Am 7. April 2007 wäre Günter Groenhoff 100 Jahre alt geworden.

Er war zwischen 1927 und 1932 ein weltbekannter und erfolgreicher Segelflieger. Er wurde am 7. April 1908 in Stade (Niedersachsen) geboren.

Groenhoff kam aus Frankfurt in die Rhön und war auf der

Wasserkuppe, dem höchsten Berg Hessens und der Rhön, ab 1929 als Fluglehrer tätig. Als Versuchspilot arbeitete er in der flugtechnischen Abteilung des Forschungsinstitutes und war der Einflieger der schwanzlosen Segelflugzeuge von Alexander Lippisch.

1931 unternahm Groenhoff mit seinem neu konstruierten schwanzlosen Flugzeug „Hans Huckebein“, das mit einem 24-PS-Motor ausgestattet war, einen Flug von der Wasserkuppe zum Tempelhofer Feld bei Berlin. Die 330 Kilometer lange Strecke legte er in einer Stunde und 55 Minuten zurück und gewann den Preis eines Berliner Verlages. Zur Erschließung des Alpensegelfluges schickte ihn die Forschungsgesellschaft 1931 mit dem Leistungsflugzeug „Fafnir“ auf das Jungfraujoch (Berner Alpen) in 3500 Metern Höhe.

Groenhoff startete zum letzten Mal in seinem Leben am 23. Juli 1932 zum 13. Internationalen Rhönwettbewerb mit seinem Segelflugzeug „Fafnir“ am Westhang der Wasserkuppe. Durch ein einsetzendes Gewitter geriet das Flugzeug in Turbulenzen und das Höhensteuer brach. Groenhoff sprang mit dem Fallschirm ab, der sich aber nicht rechtzeitig öffnete. Er stürzte tödlich in einem Wald in der Gemarkung Poppenhausen-Tränkhof ab. Günter Groenhoff wurde in Frankfurt beigesetzt.

aus „Rhönlexikon“

Modellflug

Elektro-Modellflug-Seminar auf der Wasserkuppe in unserem Museum

Gut 60 Teilnehmer waren gekommen, um sich am 09. Februar 2008 im Vortragsraum des Deutschen Segelflugmuseums mit Modellflug auf der Wasserkuppe in die Geheimnisse des Elektrofluges einführen zu lassen. Organisiert haben das Treffen der Vorstandsvorsitzende des Museums, Theo Rack und Ludwig Retzbach, Fachautor und Sportreferent Elektroflug beim Deutschen Modellflieger-Verband DMFV.



Ludwig Retzbach erklärt

Einführend nahm der Referent die Zuhörer mit zu einem kurzen Ausflug in die Grundlagenphysik, um den Leistungsbedarf eines Flugmodells aufzeigen und diesen in elektrische Antriebsleistung umrechnen zu können. Eine Vorstellung neuer Stromquellentechnik (Lithium-Akkus) schloss sich an mit Hinweisen zur Ladetechnik. Fragen der Dimensionierung und der richtigen Behandlung der Energiepakete stießen seitens der Seminarteilnehmer auf lebhaftes Interesse. Zwangsläufig nahm auch die Erörterung von Sicherheitsaspekten hier breiten Raum ein.



Mehr als 60 Interessierte nahmen teil

Thematisiert wurden auch die Leistungssteuerung bürstenloser Motoren sowie deren vielfältige Varianten. Nimmt man besser einen Innen- oder Außenläufermotor und wann lohnt sich noch ein Untersetzungsgetriebe. Es zeigte sich, dass es für Umsteiger vom Verbrennungszum Elektromotor hilfreich ist, neue Denkansätze einzuüben, um die Besonderheiten des Elektroantriebes zu verinnerlichen. Hier bewiesen die zahlreichen Fragen der Zuhörer das große Interesse. Den Abschlusspunkt des Seminars bildete das recht schwierige Thema „Antriebs- und Propelleranpassung“, wobei Retzbach Möglichkeiten vereinfachter manueller wie auch computergestützter Berechnungsmethoden aufzeigen konnte. Wegen der großen Resonanz (der Vortragsraum war bis an die Kapazitätsgrenze bestuhlt), soll das Seminar später wiederholt werden.

Ludwig Retzbach

Die erste Funkfernsteuerung

Für die Modellfliegerei begann im Jahre 1936 ein neues Zeitalter. Vor nunmehr 72 Jahren wurde erstmals auf der Wasserkupe beim Reichswettbewerb für Segelflugmodelle die erste Funkfernsteuerung in dem Modell „BF 52“ vorgestellt. (Über das Modell, das im Museum ausgestellt ist, berichteten wir in der Herbstausgabe 2007) Der erste Preis von 1200 RM für die beste Konstruktion ging an die Dresdener Modellflieger Lippitsch und Sykora, denen als Helfer Klose und Menzel beistanden. Den zweiten Preis von 200 RM erhielt Helmut Sinn aus Göppingen und der dritte Preis von 100 RM ging an die Gemeinschaft Merkner/Rieger aus Waltershausen/Thüringen. Sender und Empfänger waren natürlich Röhrengeräte mit K-Röhren, die nur 2V Heizspannung benötigten. Der Sender strahlte nur ein Signal aus, wenn er getastet wurde. Die oft beschriebene Anordnung, dass das Seitenruder mit einem geheizten Draht bewegt wurde, der sich beim Erwärmen ausdehnte und beim Abkühlen zusammenzog, ist nach Aussagen von Ing. Ernst Namokel zwar ausprobiert aber schnell wieder verworfen worden. Er berichtet, dass man das Seitenruder mit einem Stahldraht mit dem Relaisanker verbunden hat, während die andere Seite des Ruders wie zuvor mit einem gespannten Gummi auf Linksausschlag gehalten wurde. Ernst Namokel hat als Fünfzehnjähriger an der Erstellung der Steuerung mitgearbeitet und ist der einzige Zeitzeuge. 2007 baute Ernst Namokel im Alter von 87 Jahren den 1200 Gramm wiegenden Empfänger in der Verion 3 für die Ausstellung im Museum nach.

Dietrich Bertermann



Der Empfänger-Nachbau der Funkfernsteuerung Version 3 aus 1937

Groß, Größer, Grosse....

Dem Alten Adler Hans-Werner Grosse zum 85. Geburtstag am 29. November 2007

Mit seinem Rekordflug am 25. April 1972 auf seiner ASW 12 über 1.460,8 km von Lübeck nach Biarritz, Frank-

reich, ist er in die Segelfluggeschichte eingegangen. Dieser Rekord ist heute noch der weiteste Thermikstreckenflug aller Zeiten. Und sicher auch der spektakulärste seiner Weltrekorde, deren Aufzählung den Rahmen diese Laudatio sprengen würde. Die Presse nannte ihn „Weltrekordler vom Dienst“



Wenn die Chronisten richtig zählen, hat Hans-Werner Grosse 49 Weltrekorde aufgestellt. Schwer vorstellbar, dass diese Leistungen überhaupt zu übertreffen sind.

Grosse wurde am 29. November 1922 in Swinemünde geboren. Es war dasselbe Jahr, in dem die frühen Segelflieger in der Rhön sich gerade mal eine Stunde in der Luft halten konnten. Er lernte mit 16 Jahren fliegen, und er war nicht viel älter, als man ihn in den Kampfbomber Ju 88 setzte. Er flog Torpedoeinsätze im Mittelmeer und Nordmeer (KG 26, KG 77) und musste einmal mit brennendem Motor ins Wasser. Dass flugbegeisterte junge Männer in einen fragwürdigen und, wie sich zeigte, hoffnungslosen Kampf geschickt wurden, hat ihn gerade in den vergangenen Jahren stark beschäftigt. "Fliegen ist zu schön, als dass man es den Militärs überlassen darf", lautet ein Resümee. Er nahm Kontakt zu den ehemaligen Gegnern auf. Die englische 835. Royal Naval Squadron ernannte den ehemaligen Oberleutnant Grosse zum Ehrenmitglied.

Seine Heimat fiel nach dem Krieg an Polen, aber die Ostsee blieb sein Lebensraum. In Lübeck baute er sich eine Existenz als Textilkaufmann auf ("Manchester-Grosse"). Sie ermöglichte ihm eine gewisse finanzielle und zeitliche Unabhängigkeit, die er für eine bespiellose Fliegerlaufbahn nutzte. Sein internationales Debüt gab er 1968 bei den Welt-

meisterschaften in Polen (10. Platz, Standardklasse). Schon die nächste WM in USA 1970 sah ihn auf dem Treppchen: 2. Platz, Offene Klasse. 1973 wurde er Deutscher Meister dieser Klasse.

Aber nicht dem Wettbewerb, sondern der Jagd nach Rekorden verschrieb er sein Fliegerleben. Mit einem Zielstreckenflug von Lübeck nach Angers übertraf er im Juni 1970 als erster Segelflieger in Europa die 1000-Kilometer-Marke. Zwei Jahre später der Paukenschlag: Lübeck-Biarritz, 1460 Kilometer, sein spektakulärster Flug. Am 25. April 1972 flog er in einer ASW-12 in knapp zwölf Stunden vom äußersten Nordosten der Bundesrepublik bis in den äußersten Südwesten Frankreichs, quer durch Europa, allein mit Sonnenenergie. Als der sensationelle Flug bekannt wurde, "jagte eine Einladung die andere", erinnert sich der gefeierte Flieger. "Der Bürgermeister gab einen Empfang und verlieh mir die Ehrenbürgerwürde der Stadt Biarritz". Der Rekord auf freier Strecke ist 35 Jahre alt und immer noch nicht geknackt.

Bald war er auf Weltrekorde abonniert wie andere Leute auf die Zeitung. "Groß, größer, Grosse!" schrieb ein Blatt. Das Phänomen Hans-Werner Grosse besteht auch darin, dass er so lange, nämlich über zwei Jahrzehnte mit immer neuen Bestleistungen glänzte: vorzugsweise Geschwindigkeitsrekorden auf Dreieckskursen. Sein bevorzugtes Jagdrevier wurde die heiße rote Wüste im Herzen Australiens, wo er sich wochenlang auf die Lauer zu legen pflegte, um die optimale Wetterlage abzuwarten. Er benutzte eigene Satellitenempfänger zum Studium der Großwetterlage. Wer ihn in Australien erlebt hat, weiß, dass er seine Rekordflüge wie Doktorarbeiten vorbereitete. Auch seine sagenhafte Kondition war (und ist) kein Zufall. Sie beruht auf gesunder Ernährung und eisern durchgehaltenem Lauftraining. Nach seinem Biarritz-Flug schrieb er, "dass nur derjenige, dessen Kreislauf wirklich in Ordnung ist, eine Chance hat, über mehr als drei oder vier Stunden unter diesen Belastungen noch richtig zu entscheiden". So ist es wohl kein Zufall, dass er immer noch "fit

wie ein Turnschuh" ist, wie die Deutsche Presseagentur schrieb.

Lange Zeit ein einsamer Jäger, entdeckte er im fortgeschrittenen Alter auf der ASH-25 die Vorzüge des Doppelsitzerfliegens. Seine liebste Copilotin ist Ehefrau Karin, früher im Verein liebevoll Krümel genannt. Einige Doppelsitzer-Rekorde flog er mit Karin, mehrere mit Hans-Heinrich Kohlmeier. Bei soviel Erfolg am Himmel blieben nationale und internationale Ehrungen nicht aus, darunter das Bundesverdienstkreuz am Bande, das Silberne Lorbeerblatt und die Lilienthalmedaille der FAI. Viele Fliegerfreunde, die mit Hans-Werner immer nur übers Fliegen reden, wissen nichts von seinen literarischen Interessen. Er schätzt eher schwierige Autoren; einer ist Arno Schmidt, ein anderer Thomas Pynchon.

Hinter Blankensee war jahrzehntelang die Welt zu Ende, und die Lübecker Flieger spürten mehr als die meisten ihrer Kameraden, was es bedeutete, in einem geteilten Land an einer extrem gesicherten Grenze Luftsport zu treiben. Umso eifriger nutzt Hans-Werner die neu gewonnene Freiheit, einfach nach Osten fliegen zu können, fast bis in seine Heimatstadt, die heute Swinoujście heißt. Unterstützt von den Alten Adlern stellte er jungen Fliegern in den neuen Bundesländern seinen Hochleistungs-Doppelsitzer zur Verfügung. mit freundlicher Genehmigung von Dieter Vogt übernommen

Wir stellen vor

Robert Mandetzki, unser Beauftragter für Sonderaufgaben....

Geboren 1913, begann Robert seine fliegerische Laufbahn als Jungflieger im Deutschen Luftsportverband. 1933 legte er seine „C“-Prüfung ab und wurde 1934 Segelfluglehrer und Werkstattleiter an der Segelflugschule Steinberg in Oberschlesien. 1934 erlernte er außerdem bei Wolf Hirth auf dem Hornberg den Kunstflug. Ab 1935 fungierte er als hauptamtlicher Segelfluglehrer an der Segelflugschule Grunau im Riesengebirge. Hier beteiligte er sich auch an der Erprobung des SG 38 und bei der Erforschung der „Langen Welle“. Er ist Inhaber der Silber „C“ Nr. 160 und Teilnehmer an den Rhön-Wettbewerben. Gegen

Kriegsende war er Fluglehrer bei der Me 163-Vorschule auf dem Liege- bzw. Stummelhabicht. Auch bei der Erprobung des motorlosen Jägers Blohm & Voss BV 40 war er im Einsatz.

1953 begann er wieder mit dem Segelflug und musste, trotz seiner langen Erfahrung, in Laucha wieder bei „Null“ anfangen. Die DDR-Behörden in Laucha erklärten ihn 1946 erst einmal zum „Kriegsverbrecher“. Um wieder fliegen zu dürfen, musste er sich 1953 in der dortigen Flugschule, die inzwischen von der GST, Abteilung Flugsport besetzt war, zur „Gesellschaftlichen Arbeit“ bekennen. Seine bisherigen Berechtigungen wurden ihm von den DDR-Behörden aberkannt und er musste erst einmal die „A“-„B“- und „C“-Prüfungen neu ablegen. Sämtliche Lehrberechtigungen und auch die Silber „C“ mussten von Robert neu erworben werden. In seinem Bericht „*wie ich sozialistisch fliegen lernte*“, schildert er seine Tätigkeiten und Erlebnisse in der Zeit bei der GST.

1983 konnte er als Rentner die DDR verlassen und fand eine neue Heimat in Bad Brückenau. 2004 wurde Robert in den Kreis der Gemeinschaft der „Alten Adler“ aufgenommen. Auf dem traditionellen, jährlichen SG-38 –Fliegen des OSC brachten wir ihn 2004 noch einmal mit dem Gummiseil in die Luft. Seit Jahren verbringt er sehr oft seine Freizeit ehrenamtlich als Berater für Sonderaufgaben im Deutschen Segelflugmuseum. Am 31. Mai vollendet er sein 95. Lebensjahr.

Redaktion

....und unseren guter Geist, Frau Pradel

Wenig beachtet von den meisten ist die Arbeit unserer Betreuer, die Jahr für Jahr dafür sorgen, dass die Kasse besetzt ist und dass auch sonst im Museum alles rund läuft. Hierbei wollen wir auch Liesel, die Frau von Horst Pradel nicht vergessen, die unermüdlich mit Eimer und Putztüchern im Museum unterwegs ist.



unsere Frau Pradel in Aktion

Meist hinter einem Flugzeug ist sie zu entdecken, wo sie Flächen und Rümpfe auf Hochglanz hält. Als gelernte Gärtne-

rin kümmert sie sich außerdem beispielhaft um die Außenanlagen des Museums. Besonders das Werkstattteam bedankt sich bei Ihr, da sie uns an den Bauwochenenden zusätzlich mit Kaffee und Kuchen versorgt.

Otto Becker

Die HKS 1 D-5555

Die Restaurierung unserer HKS 1 geht voran. Zur Erinnerung:

Ernst-Günter Haase, (damals schon berühmter deutscher Wettbewerbsflieger), Heinz Kenschke (Flugzeugbau-Diplomingenieur) und Ferdinand B. Schmetz, (Förderer und Sponsor des Segelflugs) strebten danach, mit dem Doppelsitzer HKS 1 das gesamte, 1951 verfügbare Leistungspotential für das als weltbestes geplante Segelflugzeug auszuschöpfen. Man entschied sich für die Bauweise Holz in der Erwartung, dass mit einer durchgehenden Sperrholzbeplankung auch des Flügels, die hohen Anforderungen an die Profilgenauigkeit und an die geringe Oberflächenrauigkeit für Laminarprofile erfüllt werden könnte. Zu den Besonderheiten der HKS 1 gehört auch der Versuch, einen Klappenspalt an Wölbklappe und Querruder zu vermeiden. Die Version V-1 ging während des Rücktransports von einem Wettbewerbsflug bei den Segelflugmeisterschaften 1958 in Leszno, Polen, beim Straßentransport zu Bruch. Eine zweite HKS, als Version V-2, durfte später, infolge ihres hohen Eigengewichtes nur noch einsitzig geflogen werden.



Die HKS 1 im Landeanflug

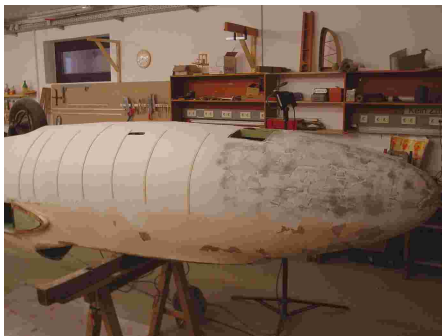
Für unsere weitere Restaurierungsarbeit können wir außerdem auf einen kompletten Plansatz der HKS 1 zurückgreifen, der uns freundlicherweise vom Luftfahrt-Bundesamt zum einscannen und kopieren leihweise zur Verfügung gestellt wurde. Manche zerstörten Details, wie zum Beispiel die Leitwerke, können nun wieder originalgetreu aufgebaut werden.



Innen- und Außenbeplankung



Das restaurierte Einzieh-Fahrwerk



Hilfsleisten zur Rumpffprofilierung



Das Rumpfvorderteil gespachtelt und geschliffen

Seit unserem letzten Bericht in der Herbstausgabe 2007 macht die Restaurierung Fortschritte. Bis Ende Januar konnten wir die Spanten, sowie die komplette Innen- und Außenbeplankung im Cockpitbereich fertig stellen. Das Einziehfahrwerk wurde überholt und vor der Restbeplankung wieder eingebaut. In-

zwischen ist der Rumpf in seiner ursprünglichen Form bereits weitgehend wieder hergestellt. Ein größeres Problem wird die Wiederanpassung der Flächen sein, da der Bereich der Flächenübergänge am Rumpf weitgehend zerstört ist. Bei den Ausmaßen und dem Gewicht der Teile keine leichte Aufgabe.

Otto Becker

Orkantiefs über der Rhön

In der Nacht vom 02. auf den 03. Dezember 2007 erreichte die Wasserkuppe das Orkantief „Friedjof“, das in Ostthessen erhebliche Schäden verursachte. Gegen 21 Uhr wurden vom Deutschen Wetterdienst auf der Wasserkuppe Windgeschwindigkeiten von 122 km/h gemessen. Wiederum konnte der Orkan unserem Museum dank seiner idealen Konstruktion nichts anhaben. Aber auch Orkan „Emma“, der in der Nacht vom 29.02 zum 01.03. die Rhön heimsuchte, brachte uns, trotz etlicher umgeknickter Bäume im Umfeld, keine Schäden. Wieder zeigte sich, dass sich das Konzept des gewölbten Daches, das nach den Erkenntnissen aus der Fliegerei und Aerodynamik von Dipl. Ing. Theo Rack beim Architekten durchgesetzt werden konnte, wieder bewährt hat.

Redaktion

Rund um das Museum

Am 12. Dezember 2007 hat der Zentralausschuss der Regionalversammlung dem Erhalt und der weiteren Nutzung des Radoms auf der Wasserkuppe zugestimmt. Ursprünglich war laut Regionalplan von 1995 nach dem Ende der militärischen Nutzung die Wiederherstellung der natürlichen Situation vorgesehen. Das Land Hessen hat unterdessen 107.000 Euro für den Umbau des Radoms für die öffentliche und touristische Nutzung zur Verfügung gestellt. Vereinbart wurde eine weitgehende Entsiegelung und Renaturierung der Kuppenfläche, der Ausschluss des öffentlichen Kfz-Verkehrs, Schutz und Erhalt der in der Region als Landmarke geltenden Radarkuppel mit Zugang zur Plattform mit Rundumsicht von Hessens höchstem Berg. Vereinbart wurde auch die Förderung des motorlosen Flugsports und deren Vereine auf der Wasserkuppe, sowie Verzicht auf gastronomische oder sonstige kommerzielle Nutzung im oberen Kuppenbereich.

Redaktion

Ein besonderes Dankeschön...

Unser Mitglied Helmut Seemann aus Remchingen überließ uns einen general-überholten Siemens Ton-Projektor für 16 mm-Tonfilm. Wir sind nun in der Lage, unsere 16 mm-Filme zu projizieren und publik zu machen.

Walter Klinger aus Modautal spendete uns seine vier, im Maßstab 1:4 nachgebauten Segelflugmodelle in einer Superqualität: „Darmstadt D-28b Windspiel“; „Fafnir 2 D-Sao Paulo“; „D-19 Darmstadt 2“ und „Darmstadt D-7 Margarete“. Die Modelle wurden inzwischen am Rand der Galerie als zusätzlicher Magnet für die Modellflugfreunde platziert.

Redaktion



Das Modell Sao Paulo

Zuwachs im Museum

Im Februar dieses Jahres konnten wir von Herrn Alfred Soppe aus Issum einen „Phoebus“ CW Baujahr 1970 erwerben. Er kaufte ihn 2001 von Prof. Eppler, der den Segler für sich mit besonderer Sorgfalt bauen ließ. Da Herr Soppe für mehrere Jahre beruflich ins Ausland geht, konnten wir das Flugzeug von ihm günstig für unsere Ausstellung erwerben.



Unser neu erworbener Phoebus

DSMM führt Familienkarte ein

Um Familien mit ihren Kindern einen Anreiz zu bieten, das Segelflugmuseum zu besuchen, hat die Stiftung zusätzlich eine Familienkarte für 8,00 Euro eingeführt. Die Druck- und Internet-Medien der Region wurden hiervon in Kenntnis gesetzt und veröffentlichten einen Werbeartikel mit besonderem Hinweis auf unser neues Highlight, die Raketen-Ente. Redaktion

Skurriles aus den Anfängen

1928 im Juni. Der erste bemannte Raketenflug der Menschheit stand bevor. Für die Flugversuche sollten Dauerschubraketen mit einer Schubleistung zwischen 12 und 20 Kilogramm verwendet werden, welche umgerechnet in etwa einer Motorleistung von ca. 7 bis 8 PS entsprachen. Fritz von Opel schlug jedoch einen Einbau von 360 kg-Schubraketen vor !! Da jedoch nach Berechnungen von Alexander Lippisch, Raketen mit einer derartigen Schubkraft für das leichte Segelflugzeug, der RRG-Ente zu kräftig waren, kam es zu einem lustigen Zwischenfall, den Fritz von Opel inszenierte.

Fritz Stamer schrieb hierzu in seinen Erinnerungen:

Fritz von Opel hatte den Einbau einer dreihundertsechzig Kilogramm schiebenden Startrakete beabsichtigt, eine Maßnahme, die wir aus Festigkeitsgründen und aus fliegerischen Gründen ablehnten. Es kam hierdurch zu einem lustigen Zwischenfall. Opel hatte eine Gruppe von Wandermusikanten, die zufällig über die Wasserkuppe zogen, aufgetrieben, sie hinter der Halle verborgen, und als wir nun zum Starten herunterkamen, dirigierte er selber zuerst den „Stamer-Lippisch-Zwölf-Kilogramm-Marsch“, der nach der Melodie: „Immer langsam voran“ dann stieg. Anschließend folgte nach der Melodie des „Radetzi-Marsches“ der „Opel-Dreihundertsechzigkilo-Marsch“.

Als die praktischen Flugversuche mit der leichten „Ente“ begannen, zeigte es sich, dass Lippisch und Stamer Recht behalten hatten und nicht der zu stürmische Fritz von Opel.

Werbung für das DSMM

Auf der neu überarbeiteten Website der Gemeinde Poppenhausen / Wasserkuppe wurde veranlasst, einen Link zu unserem Museum einzurichten. Hier steht jetzt ein Werbetext und der direkte Zugang zu der Website des Segelflugmuseums für die an der Rhön interessierten Besucher zur Verfügung.

Auf der Website der Stadt Gersfeld wurde der Link zu unserer Seite aktualisiert. Redaktion

In eigener Sache

Als Schatzmeister bedanke ich mich bei allen, die ihren Beitrag für das Jahr 2007 noch nachbezahlt haben. An die wenigen Mitglieder, die immer noch im Rückstand sind, die Bitte, die überfälligen Beiträge doch noch nachzuzahlen. Dank

auch den Mitgliedern, die auf den Postversand der DSMM-POST verzichten und diese, sowie die Protokolle, von unserer Website aus dem Mitgliederbereich herunterladen. Die Zugangsdaten wurden in der letzten Ausgabe Herbst 2007 noch einmal veröffentlicht. Es können dem Förderverein bei über 1.000 Mitgliedern hierdurch erhebliche Versandkosten erspart werden. Eine Bitte an unsere Mitglieder: Bei einem Wohnungs- / Bank- oder Kontowechsel teilen Sie uns doch Ihre neuen Daten mit, um uns unnötige Bank- bzw. Postkosten zu ersparen.

Dag Peters

Liebe Mitglieder des Fördervereins

Aus besonderen Anlässen hat unsere Frühjahrsausgabe diesmal ausnahmsweise den Umfang von 6 Seiten.

Ich habe 2006 die Redaktion der Mitglieder-Info unseres Fördervereins von Fred Weinholtz übernommen und die Ausgaben sieben bis jetzt zur zehnten druckreif erstellt. Um die DSMM-POST interessant gestalten zu können, bin ich allerdings auf Ihre Hilfe angewiesen. Ich kann nicht sämtliche Artikel selbst schreiben. Hierzu fehlen mir oft die notwendigen Informationen. Ich möchte deshalb die Mitglieder des Fördervereins dazu aufrufen, mich verstärkt mit interessanten Berichten, Anregungen und Informationen (was ist für die Mitglieder von Interesse)? zu versorgen, die dann in unserer Mitglieder-Zeitschrift Aufnahme finden können.

Es wäre schade, wenn die DSMM-POST, von der inzwischen die 10. Ausgabe gestaltet werden konnte, inhaltlich austrocknet und evtl. irgendwann eingestellt werden müsste. Im Impressum sind meine Anschrift und die Mailadresse der Redaktion angegeben. Da ich die Redaktionsarbeit gerne übernommen habe, möchte ich auch in Zukunft unsere Mitglieder-Information weiter aufrecht erhalten. Frühzeitig eingehende Berichte erleichtern mir außerdem die recht umfangreiche Arbeit, die ja die zweimalige, terminlich eing geplante Herausgabe (Frühjahr und Herbst), erfordert.

Otto Becker

Fotos: O. Becker 9; S. Schultz 1; A. Soppe 1

Archiv 2

IMPRESSUM

Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug, Wasserkuppe / Rhön, 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, Redaktionsmail: dsmm-post@t-online.de