



Liebe Freunde und Förderer des Deutschen Segelflugmuseums mit Modellflug

Es bereitet große Freude, am Empfangstresen der Betreuer zu stehen und die Begeisterung der Besucher mitzuerleben, nachdem, nachdem sie unser Museum besichtigt haben. Dabei stehen das Konzept der Ausstellung, die Anordnung und Auswahl der ausgestellten Segelflugzeuge, die ausführliche Beschreibung und die geschichtliche Darstellung der Entwicklung des Segelflugs gerade auf der Wasserkuppe immer wieder im Vordergrund. Aber auch der Modellflug spielt eine beachtliche Rolle. Unsere Besucher setzen sich dabei nicht nur aus Fachleuten, sondern auch aus dem Segelflug nicht nahe stehenden Personen zusammen. Bei nachlassender Motivation kann man bei diesen Gesprächen wieder auftanken.

Erstaunlich ist auch, dass viele ausländische Besucher gezielt unser Museum auswählen und oft mehrere Tage auf der Wasserkuppe verweilen. Wir mussten feststellen, dass sich gerade dieser Personenkreis sehr intensiv mit der Geschichte der deutschen Luftfahrt beschäftigt. Verstärkt wird auch unser umfangreiches Archiv bei den Nachforschungen über Ereignisse der frühen Segelflugjahre und der aktuellen Situation in Anspruch genommen. Hier müssen wir weitere computergestützte Archivierungsarbeit leisten. Nach dem Zeichnungsarchiv, das jetzt bis auf einen kleinen Rest auf CD und Festplatte festgehalten ist, wollen wir das umfangreiche Bildarchiv entsprechend sichern. Es ist uns jedoch klar, dass hier ein immenser Arbeitsaufwand vor uns liegt. Zu diesen Beständen muss gesagt werden, dass viele Unterlagen dem Copyright unterliegen. Ohne Zustimmung der Rechteinhaber können wir keine Unterlagen herausgeben. Wir bemühen uns –wenn auch oftmals mit Schwierigkeiten– entsprechende Vereinbarungen zu treffen. Mit unserem Filmarchiv verhält es sich ähnlich. Hier liegen jedoch die Bildträger in vielen Filmformaten vor. Nach Rücksprache mit Profis von Rundfunk und Fernsehen haben wir nun festgelegt, alles auf

MiniDV zu überspielen. Dieses Medium soll die längste Sicherheit bieten, nicht wie bisher angenommen die DVD.

Anlässlich der Besuche von Professoren der Technischen Universität Darmstadt und einer Werkstattgruppe der TU mit Meister Hinz, (Erbauer des Windspiels) wurde auch das Jubiläum „100 Jahre Segelflug auf der Wasserkuppe“ im Jahre 2011 angesprochen. Da die ersten Flieger aus Darmstadt auf der Wasserkuppe 1912 ihren Strecken- und Dauerrekord (F.S.V. X) geflogen haben, boten die Herren ihre Mithilfe bei der Gestaltung der 100-Jahrfeier an. Wir werden mit der Gesellschaft zur Förderung des Segelflugs auf der Wasserkuppe gemeinsame Aktionen zu diesem Jubiläum absprechen. Unser Schwerpunkt wird dabei, entsprechend des Stiftungszwecks unseres Museums, auf dem Gebiet der Geschichte der technischen Entwicklung im Segelflug liegen, gegebenenfalls verbunden mit einer Vortragsveranstaltung in Zusammenarbeit mit der TU Darmstadt. Darüber hinaus haben wir mit der Technischen Hochschule Braunschweig Verbindung aufgenommen und erreicht, dass die nächste Tagung der Idaflieg unter der Leitung von Prof. Radespiel im November auf der Wasserkuppe stattfindet. Es werden dabei ca. 100 Studenten der deutschen Akaflieg-Gruppen und etwa 50 ehemalige Studenten der jeweiligen Technischen Hochschulen teilnehmen. (Akaflieg = Akademische Fliegergruppe)

Bei dem Besuch der Professoren und der Akaflieger wurde die Tätigkeit unseres Werkstattteams unter der Leitung von Peter Distler bei der Besichtigung der zur Zeit in der Restaurierung befindlichen HKS 1 mit einem großen Lob bedacht. Durch die stark angestiegenen Kosten für den Betrieb unseres Museums, unter anderem die gestiegenen Energiekosten, wurden unsere Vorkalkulationen für den Erweiterungsbau weit übertroffen. Es bedarf großer Anstrengungen um -wie in den zurückliegenden Jahren- das Museum in der bisherigen Form, das heißt mit eigenen Mitteln

(Eintrittsgelder und Spenden) zu führen. Jetzt benötigen wir die volle Unterstützung des Fördervereins, der durch den enormen Einsatz von Klaus Scheer glücklicherweise auf über 1.000 Mitglieder angewachsen ist. Wir hoffen sehr, dass der Besucherrückgang, der in allen Museen festzustellen ist, sich nicht weiter fortsetzt. Wir möchten die Gelegenheit nutzen, um allen Gönnern und Förderern für ihre jahrelange großzügige Unterstützung ein herzliches Dankeschön zu sagen. Wir sehen darin eine Anerkennung und einen Ansporn für unsere vielseitigen Aktivitäten.

Theo Rack

Theo Rack

Hoher Besuch im Museum

Am 18. und 19. März 2008 tagte der Arbeitskreis Neue Faserwerkstoffe für Segelflugzeuge und Motorsegler (ANF) in unserem Museum. Im ANF arbeiten die Segelflugzeughersteller, Lieferanten von Harz Fasern und Geweben, Hochschulen, die Bundesanstalt für Materialforschung und –Prüfung (BAM) in Berlin, die EASA und das Luftfahrt-Bundesamt LBA gemeinsam an der Qualifizierung und Zulassung neuer Werkstoffe für Segelflugzeuge. Dieser Zusammenarbeit der ANF-Mitglieder verdanken wir die Zulassung der neuen Fasern, wie Carbon und Aramid und die Verwendung besserer und leichter zu verarbeitender Harze und die Lebensdauererweiterungsprogramme für Kunststoff-Segelflugzeuge. Die regelmäßige jährliche Tagung dient der Diskussion der Arbeitsergebnisse und der Koordination laufender und neuer Forschungsprogramme. Unser Museum bietet dafür einen schönen Rahmen, in



dem der Bezug zur Geschichte der Segelflugzeugentwicklung zur steten Verbesserung von Sicherheit, Leistung und Eigenschaften anregt.

Die AFN-Mitglieder bei der Besichtigung der HKS 1 in der Museumswerkstatt

Die derzeit in der Werkstatt mit hohem Einsatz restaurierte HKS 1 erregte die besondere Aufmerksamkeit der ANFTeilnehmer. Einmal ist Heinz Kenschke, der Vater des ANF-Gründungsmitglieds und langjährigen ANF-Vorsitzenden Christoph Kenschke, der Konstrukteur der Haase-Kenschke-Schmetz HKS 1. Zum anderen markiert die HKS 1 das Ende der Hochleistungssegelflugzeuge in Holzbauweise. Denn nur vier Jahre später am 27.11.1957 startete der von Richard Eppler und Hermann Nägele gebaute FS 24 „Phönix“ zum Erstflug. Deshalb stellt die HKS 1 auch im Museum ein wertvolles Bindeglied zwischen den alten Segelflugzeugen in Holzbauweise und den Kunststoff-Seglern mit Laminarprofil dar; es ist wohl das erste (zumindest eines der ersten) Segelflugzeuge mit Laminarprofil überhaupt.

Peter F. Selinger



Dag Peters, Christoph Kenschke und Peter Adeshina vom ANF betrachten das Flügelschalenstück der HKS 1

Segelflug

Am 19. April 2008 übereigneten uns Bärbel und Alfred Soppe aus Issum ihren voll instrumentierten „Phoebus CW“ für die Ausstellung in der neuen Halle, nun gleich neben dem „Phönix“ und den anderen Kunststoff-Segelflugzeugen der ersten Stunde präsentiert. Ein mehrere Jahre dauernder, betrieblich bedingter Auslandseinsatz in China ohne Segelflugmöglichkeit ließ ihnen nur die Wasserkuppe und das DSMM als den richtigen Ort für ihren geliebten und mit „einer Träne im Knopfloch“ verabschiedeten Segler. Ehrengast war Mit-Konstrukteur und früherer Eigner Prof. Dr. Richard Eppler. Dieser „Phoebus

CW“ D-0559 war ursprünglich Prof. Epplers persönliches Flugzeug. Es ist auch einer der beiden „Phoebus C“, die Rudi Lindner mit den typischen nach oben abgewinkelten Eppler-Außenflügeln auf jetzt 18,32 m Spannweite nachgerüstet hatte. Prof. Eppler weitester Flug damit war ein 500 km FAI-Dreieck aus der Winde heraus ab Dettingen/Teck. Dieser „Phoebus CW“ repräsentiert das leistungsstärkste Muster der bei Bölkow in Laupheim unter der Leitung von Rudi Lindner und Hermann Nägele zwischen 1963 und 1970 hergestellten 254 Phoebus-Segelflugzeuge mit 15 und 17 m Spannweite.

Peter F. Selinger



Prof. Eppler und Alfred Soppe vor dem „Phoebus“ bei der Übergabe

Klaus J. Scheer

Klaus J. Scheer, der Vorsitzende des Kuratoriums Stiftung Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug, feierte am 23. September seinen 85. Geburtstag. Zusammen mit dem Landrat des Landkreises Fulda, Bernd Woide und der Bürgermeisterin der Stadt Gersfeld, Margit Trittin, bildet Klaus Scheer gemäß der vom Regierungspräsidenten vorgegebenen Verfassung das Aufsichtsorgan unseres Museums, das wiederum den Vorstand des Museums bestellt, bzw. auch jederzeit abberufen kann. Zu den Hauptaufgaben des Kuratoriums gehört jedoch, mit einem geeigneten Vorstand das Museum und seinen Bestand zu sichern und die



Verwirklichung des Stiftungszwecks zu gewährleisten. Für diese Aufgabe bringt Klaus Scheer, wie seine Vita zeigt, hervorragende

Voraussetzungen mit. Wir haben anlässlich seines 80. Geburtstages diese bereits ausführlich in der DSMM-Post Heft 1,

Oktober 2003 veröffentlicht, wollen jedoch die Meilensteine seines Lebens noch einmal kurz zusammenfassen: Klaus Scheer wurde in Hirschberg / Schlesien geboren –dem Geburtsort auch von Hanna Reitsch- und begeisterte sich schon in jungen Jahren für die Fliegerei. Der Segelflug und das nahe liegende Grunau prägten diese Leidenschaft. Klaus J. Scheer meldete sich freiwillig zur Deutschen Luftwaffe. Den Krieg beendete er als hoch dekoriertes Nachtjäger. Anschließend nahm er das Studium mit den Fächern Recht, Volkswirtschaft, Geschichte und Kunst in Freiburg auf, führte es für 18 Monate in Minneapolis / USA weiter und legte das 2. Staatsexamen in Stuttgart ab. Die frühere Leidenschaft, zu fliegen, war jedoch stärker. Er tauschte die angebotene Richterstelle gegen eine Pilotenposition bei der Deutschen Lufthansa. Er flog auf fast allen Mustern, einschließlich der Boeing 747 „Jumbo“. Insgesamt stehen 18.000 Flugstunden in seinem Flugbuch. In den letzten Jahren flog er noch die LufthansaJunkers „Ju 52“ D-AQUI und vermittelte vielen Personen aus Politik und Wirtschaft die Faszination des Fliegens.

Während seiner Lufthansazeit bekleidete Klaus Scheer viele Ehrenämter. Er war Vorsitzender der Gesamtvertretung des fliegenden Personals, Mitglied im Aufsichtsrat der Lufthansa, Mitbegründer der Vereinigung „Cockpit“ und Partner bei Tarifverhandlungen. Im Jahr seiner Pensionierung, ließ er sich 1983 als Rechtsanwalt mit dem Schwerpunkt Luftrecht nieder. Klaus J. Scheer stellte sich dem Hanseatischen Fliegerclub als Vorsitzendem und danach für drei Jahre als Präsident dem Deutschen Aero-Club zur Verfügung. Es gelang ihm unter anderem, dem Auseinanderdriften der einzelnen Sportarten ein Ende zu setzen und die auf den Luftsport zukommende Gefährdung einzudämmen. Im Rahmen seiner Tätigkeit hat er mit vielen Ideen und Argumenten maßgebend dazu beigetragen, dass die Fluggeräte und –Plätze der ehemaligen DDR -trotz vieler Widerstände- den Flugsportlern überlassen und auch die Eingliederung in den Deutschen Aero-Club vollzogen wurde.

1998 konnte Klaus J. Scheer glücklicherweise als befähigter Nachfolger des verstorbenen Dr. Herbert Culmann als Vorsitzender des Fördervereins des DSMM gewonnen werden. Er hat die Arbeit von Dr. Culmann sehr erfolgreich weitergeführt und das angestrebte Ziel, „das Museum mit einem Förderverein mit über 1.000 Mitgliedern

auf sichere Füße zu stellen“, bereits erreicht. Für die Abwicklung der Übernahme der Dr. Rubin-Stiftung für den Bereich Modellflug, war Herr Scheer in hohem Maße in rechtlicher und finanzieller Hinsicht verantwortlich. Sein ganzes Bestreben ist es, das Museum für die Zukunft in seinem Bestand zu sichern und zu erweitern.

Wir haben Klaus J. Scheer sehr viel zu verdanken. Seine Art, mit Ruhe und Weitsicht –und wenn möglich, ohne Ärger– das Team des Museums zusammenzuhalten und die Belange des Museums zu bewältigen, soll nicht unerwähnt bleiben. Zur Zeit erholt er sich nach einer Operation in den Bergen. Wir wünschen alles Gute und baldige Genesung und hoffen, dass er dem Segelflugmuseum noch viele Impulse geben kann.

Theo Rack im Namen des gesamten Teams

Walter Knüttel

Walter Knüttel feierte am 22. Mai seinen 80. Geburtstag. Alle Gratulanten wünschen ihm für die Zukunft alles Gute, vor allem beste Gesundheit. Herr Knüttel ist seit 1997 einer unserer Betreuer, die unsere Besucher freundlich in Empfang nehmen und so dazu beitragen, den ersten positiven Eindruck von unserem Museum zu vermitteln. Bisher unterschied er sich von seinen beiden Kollegen durch die „dicke Zigarre“, die er jetzt leider in kurzen Pausen außerhalb des Museums rauchen muss. Walter begann mit dem Segelfliegen im Jahre 1944 und hat ab 1959 seine große Erfahrung als Fluglehrer auf der Wasserkuppe weitergegeben. Mit einer Unterbrechung von zwei Jahren, in denen er als Fluglehrer an der berühmten Alpensegelflugschule Unterwössen tätig war. Aus familiären Gründen zog er nach Gersfeld zurück und bildete wieder in der Flugschule Wasserkuppe aus. Von 1976 bis 1993 trug er als Leiter der Segelflugschule die Verantwortung. In seinem Flugbuch –so erzählt er uns– sind 14.000 Flüge, überwiegend Ausbildungsflüge, eingetragen. Er ist stolz darauf, dass er all die vielen Segelflieger unfallfrei ausgebildet hat und mehrere Schüler heute als Flugkapitäne der Lufthansa beim Überfliegen der Wasserkuppe Walter Knüttel sehr herzlich und dankbar grüßen.



Nicht unerwähnt wollen wir sein Hobby lassen. Walter war als Schmalfilmer ein Profi. Er hat nicht nur allgemein zugängliche Filme, wie den Segelflugfilm „Ein Sport im Aufwind“ gedreht, sondern auch das Filmteam vom NDR mit Günter Brinkmann bei dem Film „Der Berg der Segelflieger“ umfassend unterstützt und die drei Folgen je 45 Minuten in seinem kleinen Studio mit bearbeitet. Zur Zeit ist er mit diesen Spezialkenntnissen dabei, unser Filmarchiv, das aus vielen unterschiedlichen Datenträgern besteht, auf ein einheitliches, zukunftsicheres digitales System zu übertragen. Für alle diese nicht selbstverständlichen Tätigkeiten danken wir sehr herzlich; hoffentlich lieber Walter stehst du uns noch lange zur Verfügung.

Kuratorium, Vorstand und Mitarbeiter des Segelflugmuseums



Das neu gebaute V-Leitwerk der HKS

Die Restaurierung der HKS 1 in unserer Werkstatt läuft problemlos weiter. Im Mai berichtete die „Mainpost“ RhönGrabfeld in einem ganzseitigen Artikel mit drei Fotos über die Restaurierung der HKS 1 in unserer Museumswerkstatt, in der uns auch der bekannte finnische Autor und Modellflugexperte Sven Olof Linden im Juni besuchte.

Otto Becker

Modellflug

Am 3. Mai 2008 übergab Dr. Ing. Volker Lustig als Delegierter des Luftsportverbandes Sachsen sein erfolgreiches Segelflugmodell „VOL 16“ der FAI Wettbewerbsklasse F1A an das Museum. Volker Lustig ist Mitglied des Modellflugsportclub TU Dresden und beruflich im Institut für Leichtbau und der Kunststofftechnik in Dresden tätig. Dr. Lustig hat dieses Gleitermodell in den siebziger Jahren auf vielen internationalen Wettbewerben sehr häufig bei schwierigen thermischen Bedingungen in den frühen Morgenstunden geflogen. Er war mit diesem Modell sechsmaliger Teilnehmer an Welt- und Europameisterschaften und mit insgesamt 5 Medaillen äußerst

erfolgreich, zu denen auch der Europameister 1972 zählt. Das Modell befindet sich noch im Originalzustand. Deutlich erkennt man an der Bespannung die Reparaturen, die bei einem Freiflugmodell bei häufiger Wettbewerbsteilnahme nicht ausbleiben. Auch sind die Kennungen der DDR Lizenznummer noch erhalten. Dr. Lustig hat schon sehr zeitig mit Faserverbundwerkstoffen im Modellbau gearbeitet und an diesem Modell CFK als Leitwerksträger eingesetzt. Hervorzuheben sind gerade die ideellen Aspekte, die mit dem Modell verbunden sind: Das Modell wurde in den siebziger Jahren in der damaligen UdSSR in Jerewan im internationalen Wettkampf geflogen und dann bewusst und als veraltetes Modell mit Risiko 1993 in den USA in einem

Durchgang eingesetzt, um somit ein privates „Apollo-Sojus-Erlebnis“ zu vollenden. Eine verrückte Idee, die bei der WM 1975 erdacht wurde. Als erfolgreicher Modellflieger der Klasse F1A grenzte Dr. Volker Lustig Zufallseinflüsse auf die Flugergebnisse der Modelle stark ein und führte systematisch Aufzeichnungen zu Training- und Wettkampfflügen, Wetterbedingungen und den Trimmungen am Modell. Bei vier angemeldeten Wettkampfmodellen erforderte das Disziplin und eine nachfolgende konsequente Auswertung. Noch heute lassen sich aus seinen Unterlagen Rückschlüsse auch auf taktische Fehler im Wettbewerb ableiten. Diese Art der Aufzeichnungsmethode wird heute von allen Spitzenfliegern praktiziert. Über die Technik und die Bedingungen für den Freiflug berichtet Dr. Lustig in unserer nächsten Ausgabe.

Dr. Ing. Volker Lustig; Dipl. Ing. Kristian Töpfer



Dr. Lustig und Kristian Töpfer bei der Übergabe des Modells VOL 16

Am selben Tag spendete uns Hans-Jörg Ackermann sein Experimental-Nurflügelmodell „Excalibur II“ im Beisein seiner Ehefrau Ulrike für die Modell-Ausstellung. Das Modell aus dem Jahre 1984 hat eine Spannweite von

4,21 Meter und ist mit einem GeistElektromotor Typ 111 mit Druckschraube ausgestattet.. Der High-TechNurflügel mit seinen gutmütigen Flugeigenschaften lieferte neue Erkenntnisse und Daten, die in Rechenprogrammen für Pfeilflügel (Panknin, Schenk, Thies und Wohlfahrt) ihren Niederschlag fanden.

Das Modell diente als Demonstrationsmodell auf Flugtagen der DAeCComputer- und Experimentaltreffs, sowie der OUV. Die von Hansjörg Ackermann konzipierte Acht-KlappenNurflügel-Steuerung „SWALC“, SweptWing-Automatic-Lift-Control, geht aus der hier angewendeten Horten III- Steuerung hervor. Ihre sinnvollen Klappenstellungen sorgen immer für einen stabilen Flug.

Beide Steuerungen wurden 1983, bzw. 1986 in Zusammenarbeit mit der Firma Multiplex umgesetzt.

Hansjörg Ackermann



Hansjörg Ackermann mit Frau Ulrike und Dietrich Bertermann bei der Übergabe des „Excalibur II“

Vom 13. bis 19. September wurden die auf der Wasserkuppe geplanten Europameisterschaften der magnetgesteuerten Hangflugmodelle F1E wegen ungünstiger Wetterlage in diesem Jahr auf dem Modellflug-Ausweichgelände um den Leichelberg bei Kaltensundheim durchgeführt. Teams aus 11 Nationen mit 58 Teilnehmern, (35 erwachsene Teilnehmer und 23 Junioren) hatten sich angemeldet.

Hans Gremmer, ein Lehrer aus Gersfeld, begründete den Magnetsegelflug. Er entwickelte Anfang der 1950er Jahre mit der Magnetsteuerung eine besonders einfache und robuste Steuerungslösung und testete sie danach auf der Wasserkuppe erfolgreich. Die Steuerung sollte nach Gremmers Auffassung nicht aufwendiger sein als das ganze Modell. Außerdem sollte die Konstruktion auch harte Landungen überstehen.



Start eines magnetgesteuerten Modells

Ausstellung der Antik-Modellflugfreunde Deutschland e.V. zu Ehren von Klaus Krick im DSMM

In Würdigung und zur Erinnerung an unser Mitglied Klaus Krick. Wenn er auch nur sehr wenig bei unseren Modellflugveranstaltungen in Erscheinung getreten ist, so haben doch seine historischen Modelle immer einen festen Bestand bei den Treffen der Antik-Modellflieger. Wer kennt nicht den SG-38, das Grunau-Baby, Rhönbussard, DFS Reiher, Klemm 25 und Bücker-Bestmann um nur einige zu nennen. Diese Modelle werden auch nach seinem Ableben noch lange Bestand in der Modellfliegerei haben.

Im Deutschen Segelflugmuseum mit Modellflug auf der Wasserkuppe, hat unser Verein der Modell-Antikflieger eine kleine Sonderausstellung mit den schönsten Exponaten seiner Schaffenszeit zusammengetragen und der Öffentlichkeit bis Anfang September zur Besichtigung ermöglicht.

Helmut Regenhardt

Zeitreise zu den Anfängen des Fliegens, Jubiläumsfest „100 Jahre August-Euler-Flugplatz“

Am 30. und 31. August nahm das DSMM, vertreten durch Theo Rack und unser Werkstattteam mit Dag Peters, Peter Distler und Otto Becker auf Einladung der TU Darmstadt an dieser Großveranstaltung mit fliegenden Oldtimern von der Bleriot XI bis zur Ju 52 D-AQUI und insgesamt 9 Doppeldeckern auf dem „Griesheimer Sand“ mit der „RaketenEnte“ und der D 36 „Circe“ als Ausstellungsstücke teil. Bei herrlichem Sommerwetter und 36.000 Besuchern !! konnte das Team unsere Museumsarbeit an einem eigenen Stand erfolgreich demonstrieren. Die mitgenommenen 39 Bände unseres Museumskatalogs

„Segelflugzeuggeschichten“ waren bereits am Sonntagmittag vergriffen. Insgesamt 19 Dokumentations-CDs der „Ente“ und der „F.S.V. X“ konnten zusätzlich an den Mann, bzw. die Frau gebracht werden. Die „Ente“ war stets dicht umlagert und mit das meist fotografierte Flugzeug. Peter Distler war ständig damit beschäftigt, über die Geschichte und Eigenheiten der Ente mit den Besuchern zu diskutieren. Unsere ausgegebenen Werbeflyer erwecken hoffentlich in manchem Besucher den Wunsch zu einem ausführlichen Museumsbesuch auf der Wasserkuppe.

Otto Becker



Der Info-Stand des DSMM auf dem „Griesheimer Sand“ bei Darmstadt 30 Jahre Otto-Lilienthal-Schule Gersfeld

Aus Anlass des 30-jährigen Bestehens der Otto-Lilienthal-Schule in Gersfeld, nahm das DSMM auf Einladung der Schulleitung mit einem Lilienthalgleiter als Ausstellungsobjekt an dieser Jubiläumsveranstaltung teil. Den jungen Schülern konnte so von uns auch anhand von Schautafeln, die die Schule bereits zur Einweihung von uns erhalten hatte, die Faszination des Fliegens näher gebracht und der Ursprung ihres Schulnamens anschaulich vermittelt werden.

Otto Becker



Unser Lilienthalgleiter in der Ausstellung in Gersfeld

Noch einmal in eigener Sache

Als Schatzmeister bitte ich alle Mitglieder, die mit ihren Mitgliedsbeiträgen noch im Rückstand sind, ihren Verpflichtungen baldmöglichst nachzukommen, um dem Förderverein unnötige Portokosten für Mahnungen zu ersparen. 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 !
Unsere Bankverbindung zur Sparkasse
Fulda:
Für Inlandsüberweisungen: Konto
200156, BLZ: 530 501 80 Für
Auslandsüberweisungen:
IBAN: **DE 43 5305 0180 0002 000156**
SWIFT-BIC: **HELADEF1FDS**
Dag Peters

Fotos: Selinger 3; Becker 6; Peters 1;
OsthessenNews 1

IMPRESSUM

Deutsches Segelflugmuseum mit
Modellflug, Wasserkuppe 2, 36129
Gersfeld Telefon: 0665 -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