

Flugplatz Schleißheim Nachrichten

Ausgabe 4, August 2005



Luftsicherheitsgesetz
Zuverlässigkeitsüberprüfung
Flugbeschränkungsgebiete

Aus dem Inhalt:

Seite 1:
Hilflosigkeit pur
Seite 2/3:
Vierte Schleißheimer
Navigations- und Ziellande-
übung
Seite 4/5:
Das Fly-In 2005
Seite 6:
Sunrise-Flying 2005
Seite 7:
Ein Neuer aus Dachau
SF 41 Merlin
Seite 8:
Aus den Vereinen
Buchvorstellung

Hilflosigkeit pur

Wie soll man das Debakel nennen, dass uns nun ganz konkret die Lust am Leben in Deutschland immer mehr vermiest. Es gibt nur ein Wort: Hilflosigkeit. Bestes Beispiel ist das Luftsicherheitsgesetz, das für die Luftfahrt in Deutschland und zunehmend auch für die Luftsport immer konkreter wird, obwohl nach wie vor nicht klar ist, wie die Sache eigentlich ablaufen soll. Freiwillig soll die Zuverlässigkeitsüberprüfung sein (!) und eine Stange Geld wird es kosten – und das jedes Jahr,

so er aktuelle Stand. Das LBA hat nun die ersten Piloten aufgefordert, ihre Anträge für die Zuverlässigkeitsüberprüfung bis spätestens 5. September 2005 einzureichen. Das betrifft mittlerweile auch Piloten unserer Schleißheimer Vereine. Alle anderen werden folgen. Ausgenommen Segelflugpiloten und Piloten von Luftsportgeräten (z.B. Ultraleichtflugzeuge) – wirklich? Auch hier gibt es bundesweit Beispiele, die das Gegenteil belegen. Über den Sinn oder besser Unsinn des Luftsicherheitsgesetzes und der daraus re-

sultierenden Zuverlässigkeitsüberprüfung hier zu schreiben, erscheint mir überflüssig. Im November ist möglicherweise eine Entscheidung des Verfassungsgerichts zur Verfassungsbeschwerde der AOPA und anderer zu erwarten.

Erinnern wir uns, im Januar 2003 geschah dieser Amokflug mit einem Motorsegler über Frankfurt. Ihm verdanken wir letztlich das Flugsicherheitsgesetz.

Vor wenigen Wochen dann der Selbstmörder, der sich mit einem Ultraleichtflugzeug vor dem Bundestag in Berlin das Leben nahm. Ihm verdanken wir eine parteiübergreifende Einigkeit zur Sperrung von Lufträumen in Berlin. Schon hört man von Luftraumsperrungen um die WM-Stadien bei der Fußball-WM im kommenden Jahr. Vielleicht nach dem Muster des gerade beginnenden Weltjugendtages in Köln? Kann das wirklich helfen oder ist es schlicht ein Ausdruck von Hilflosigkeit?

Klar ist, das Luftsicherheitsgesetz hätte bzw. hat in beiden Fällen die vermeintliche Gefahr nicht verhindert. Im ersten Fall lag keine Pilotenlizenz vor und im zweiten Fall wären die familiären Probleme nicht erfassbar gewesen, egal ob mit oder ohne Zuverlässigkeitsüberprüfung.

Ja, es ist wirklich so, ganze 2 Ereignisse lösen mehrere Lawinen aus. Mehr waren es seit der Jahrtausendwende in Deutschland nicht – und vorher? Ich fliege seit 1979 und mir ist nichts derartiges in Deutschland in Erinnerung.

Mehr Sicherheit, das sieht jeder ein. Aber warum wird

dann nicht auf den Sachverstand von mündigen Bürgern, die sich in Luftfahrt- und Luftsportorganisationen engagieren, gesetzt? Hier ließen sich sicher geeignete Mittel entwickeln, die das Problem lösen helfen. Stattdessen wird die Keule geschwungen – Hilflosigkeit. So ist der mündige Bürger – und dazu gehören wir Luftfahrer - nicht zu motivieren. Jetzt stehen in wenigen Wochen aller Voraussicht nach die Bundestagswahlen ins Haus. Es ist die Zeit populistischer Darstellungen, von allen Seiten, gegen alle Seiten. Zwar gibt es einige vernünftige Aussagen von Politikern, aber ob diese Aussagen die Mehrheit überzeugen können, wage ich zu bezweifeln.

Achselzucken hilft jetzt nicht mehr, unser Eingemachtes ist bereits in Auflösung begriffen!

Mehr Infos zu diesem und den anderen leidigen Themen dieses Jahres im Internet unter:

www.jar-contra.de, www.aopa.de, www.daec.de, www.lba.de. www.google.de und www.yahoo.de (Suchbegriff „Luftsicherheitsgesetz“).

Jkobold

Vierte Schleißheimer Navigations- und Ziellandeübung

Kaum zu glauben, schon seit 4 Jahren wird diese Übung, so der Name des internen Vergleichsfliegens unter Schleißheimer Pilotenteams ausgetragen. So auch am 11. Juli 2005. Die Überraschung, die Pilotin des Siegerteams war



Die Siegerpokale 2005

auch schon 2004 im Siegerteam mit dabei und jetzt wird es 2006 richtig spannend, ob ihr dieser Coup wieder gelingt.

9 Mannschaften hatten sich 2005 zur Teilnahme angemeldet, darunter 7 Teams mit Motorflugzeugen (SEP) und 2 Teams mit Reisemotorseglern (TMG).

Pünktlich um 10 Uhr startete das Briefing, das für alle Teilnehmer Pflicht war. Wie auch bei großen und internationalen Wettbewerben wurde die Flugaufgabe durch die Sportleitung, bestehend aus Franz Pilzweiger, Fritz Scheuermann und Michael Bauer, 30 Minuten vor dem jeweiligen Startzeitpunkt an die Teams ausgegeben.



Volltreffer im Roll-Zielfeld

Die Aufgabe bestand aus 3 Teilen.

Zuerst musste ein markiertes Feld auf dem Rollweg zur Start- und Landebahn mit dem Bugrad bzw. dem Spornrad des Flugzeugs exakt getroffen werden.

Mit dem eigentlichen Startlauf startete die Zeitnahme



für den Flug – unerbittlich – jetzt war Präzision in der Luft gefragt, um die Flugzeit, je nach gemeldeter Flugeschwindigkeit zwischen 27 und 45 ½ Minuten und das Auffinden und Registrieren von 8 Wende- und Streckenpunkten, die anhand eines Fotokatalogs auf dem mit der Aufgabe verteilten Kartenmaterial zu dokumentieren waren. Wer die Aufgabe nicht richtig gelesen hatte, musste nun mit Strafpunkten rechnen, schlimmer noch, wer mal mit dem falschen Kurs gerechnet hatte, konnte die weiteren Punkte nur mit Mühe oder erheblichen Flugzeitverzögerungen finden.

Im Verlauf der Strecke (Röhrmoos – Petershausen – Altmünster – Odelzhausen (BAB) – Dürabuch (Segelfluggelände/Anflug mit VOR-Peilung – Dachau – Unterschleißheim) waren die Teams also durchaus gefordert, ihre Flugaufgabe ständig zu überprüfen und wenn notwendig, schnellstens zu korrigieren. Zu guter Letzt stand die Ziel-landung auf dem Flugplatz Schleißheim auf dem Programm. Bei der Siegerehrung äußerte sich Sportleiter



The winners are:
Pilot: Vera Gonscherowski (re)
Co: Rudi Becker (li)
im Scheibe Rotaxfalke (SF26)
(Bild oben)

die Nacht geplanten Open-Air-Filmabend leider wieder nichts. Aus den Händen der Oberschleißheimer 1. Bürgermeisterin Elisabeth Ziegler erhielten alle Teilnehmer Urkunden und die 3 Erstplatzierten Pokale. Die von Gerhard Angerbauer organisierte Musik im frisch renovierten Fliegergartenanbau sorgte für einen zünftigen Ausklang der vierten Schleißheimer Navigations- und Ziellandeübung. Herzlichen Glückwunsch an die Sieger und wir warten schon gespannt auf die Übung im nächsten Jahr. Jkobold

Ergebnisliste Seite 4:



Die zweiten Sieger: Robert Döttl (li) und Georg Döttl (re), dazwischen die 1. Bürgermeisterin Ziegler und Sportleiter Franz Pilzwegger

Franz Pilzwegger hoch erfreut über die gute Qualität aller Landungen, wenn es auch in diesem Jahr kein exaktes Aufsetzen auf dem „Nuller“ gegeben hatte.

Pünktlich zur Siegerehrung - wie bisher in jedem Jahr - begann es zu regnen und so wurde aus dem für

Ergebnisliste 4. Schleißheimer Navigations- und Ziellandeübung 2005

Platz	Team	Verein	Bemerkung	Punkte
1.	Vera Gonscherowski/Rudi Becker	Ikarus Luftsportclub	beste Bilderkennung	-40
2.	Georg Dottl/Robert Dottl	Red Baron Flying Club	nach Stichfragen	-90
3.	Schwarzmeier/Würzberger	Ikarus Luftsportclub	nach Stichfragen	-90
4.	Heinz Pongratz/Walter Schmitt	LGO		-150
5.	Joachim Weber/Willi Eigner	MBL	beste Flugzeit	-170
6.	Josef Kobold/Josef Suppmayr	Aero Club München	exakteste Landung	-200
7.	Reiner Kopf/Adam Strobl	MBL	beste Rollübung	-230
8.	Georg Daucher/Rudi Reiter	Aero Club München		-270
9.	Gerhard Angerbauer/Franz Engl	MBL		-430

Das Fly-In 2005

Nach den großen Jubiläumsflugtagen zum Jubiläum des Deutschen Museums im Mai 2003 startete im vergangenen Jahr das Projekt Oldtimer Fly-In, initiiert durch die Werkstatt-Crew der Flugwerft um Reinhart Mücke.

Der Erfolg gab den Veranstaltern recht.

Mit dem Fly-In am 9. und 10. Juli 2005 dürfte der Durchbruch endgültig gelungen sein. Über 5000 Besucher konnten an die 40 historische Flugzeuge aus nahezu allen Epochen betrachten und zum Teil auch in der Luft bewundern.

Das Fly-In, das nicht als Flugshow, sondern als Oldtimer-Treffen für den Kontakt zwischen Besuchern und Piloten konzipiert ist, kam bei allen Beteiligten sehr gut an.

Anflug der Messerschmitt M 17



Messerschmitt Bf 109 der EADS rollt zum Start

Zwar war die Zahl der teilnehmenden Flugzeuge aufgrund der Stellplätze begrenzt. Dennoch kamen über 40 verschiedene Flugzeuge aus allen Himmelsrichtungen nach Schleißheim.

Eines der Highlights in diesem Jahr war sicher die Messerschmitt Me (Bf) 109

der EADS aus Manching, gesteuert durch das Kunstflug-As Klaus Schrodtt. Das Flugbild der Me 109 ist beeindruckend, auch wenn die kurze Vorführung nicht mit voller Motorleistung erfolgte. Sicher, dieses Flugzeug weckt Emotionen in positiver und negativer Richtung. Ganz nüchtern betrachtet muss man feststellen, dass dieses Flugzeug nur von absoluten Profis beherrscht werden kann. Um so beklemmender ist die Tatsache, wie viele Piloten im Krieg mit diesem und anderen Mustern besonders zum Ende des Krieges regelrecht „verheizt“ wurden. A-

ber dieses Flugzeug ist Teil der weltweiten Luftfahrtgeschichte neben „Mustang“ und „Spitfire“, von denen noch mehr Exemplare auf den Airshows in vielen Ländern zu sehen sind.

Das glatte Gegenteil ist das erste der Messerschmitt Motorflugzeuge, die M 17, das im Jahr 1925 zum Erstflug abhob. Nach heutigen Maßstäben quasi ein Ultraleicht-Motorsegler (Spannweite 11,6 Meter, max. Abflugmasse MTOM 370 kg). Im Auftrag der Messerschmitt-Stiftung wurde von diesem Flugzeug eine flugfähige Replik erbaut. Im April 2004 erfolgte der erste Flug und heute kann man dieses Flugzeug auf zahlreichen Luftfahrtveranstaltungen bewundern.

Angetrieben wird die M 17 heute vom englischen Originalmotor. Es handelt sich um einen Bristol-Cherub III, ein Zweizylinder-Boxermotor mit 36 PS Leistung, restauriert durch die Fa. Dachsel Flugmotoren, Baierbrunn.

Im September 1926 erregten der Pilot Eberhard von Conta und der Schriftsteller Werner von Langsdorff Aufsehen mit ihrem Flug von Bamberg nach Rom, dem ersten Überflug der Alpen in einem Kleinflugzeug.

Das Schleißheimer Fly-In wird auch 2006 in den Kalendern der internationalen Vintage-Szene zu finden sein.

Jkobold

Bilder rechts von oben nach unten

Bücker Bü-133 Jungmeister

Messerschmitt Bf 108 Taifun

Boeing Stearman PT-17





Es ist 5 Uhr morgens (MESZ), Startvorbereitung des Dachauer Duo-Discus. Um 05.08 Uhr startet er zum ersten Mal an diesem Tag.

Sunrise-Flying 2005

Zum dritten Mal schon organisierte die Segelfliegerjugend des Ikarus Luftsportclub zum „Mittsommerfest“ am 25. Juni das Sunrise-Flying, also das Fliegen von Sonnenaufgang – und wenn möglich – bis zum Sonnenuntergang.

Erstmals in diesem Jahr wurde dieses Spektakel gemeinsam mit der Jugendgruppe des Aero Club Dachau durchgeführt. Die Dachauer hatten schon am Freitag 2 Segelflugzeuge

per Hänger nach Schleißheim gebracht und aufgebaut.

Einziger Haken, das Wetter. Für die Nacht von Freitag auf Samstag und am Samstag war teils schwere Gewittertätigkeit vorhergesagt. Aber der Flugplatz Schleißheim blieb davon mit Ausnahme einiger Regentropfen in der Nacht verschont. Die Restbewölkung der nächtlichen Gewitter, die weiter nördlich ihre Aktivitäten entwickelt hatten, verhinderte jedoch einen klaren Blick in die aufgehende Sonne.

Frühtemperaturen bei Sonnenaufgang um die 23 °C, im Gegensatz zum Vorjahr musste diesmal niemand frieren. Der erste Start an der Winde erfolgte um 05.08 Uhr local, sprich 03.08 UTC. Der Duo Discus der Da-

chauer Fliegerkameraden

erhob sich als erster in den morgendlichen Himmel. Der erste Flugzeugschlepp, auch eine Novität bei diesem Sunrise-Flying, erfolgte um 05.22 Uhr local. Das Luftamt Südbayern hatte ausnahmsweise 3 Starts mit Flugzeugschlepp zu dieser Zeit genehmigt. Das GPS des Schleppmotorseglers verzeichnete bis zu 20 kt Wind, nicht gerade üblich zu dieser Tageszeit. Wegen des Winds konnten Schlepphöhen um die 400 Meter an der Winde erreicht werden. Pünktlich zum Sonnenaufgang lichtete sich am Horizont kurz die Wolkendecke. Der rotglühende Fixstern konnte so kurze Zeit vom Boden aus beobachtet werden.

Im Tagesverlauf besserte sich das Wetter wieder deutlich. Der Schleißheimer Segelflugbetrieb wurde bis zum Abend dann nach Dachau verlagert, da das diesjährige Sunrise-Flying zum Sonnenuntergang (Sunset) in Dachau zu Ende gehen sollte. Selbstverständlich mit einer abschließenden Fete, die bis in den späten Sonntag Morgen andauerte. Die Hochzeitsfeier eines Dachauer Fliegerkameraden war dann auch der richtige Anlass für den gelungenen Abschluss des Sunrise-Flying 2005. Jkbold



Axel Mitzscherlich wartet auf seinen ersten Start im Specht



und jetzt warten alle auf das Frühstück

Ein Neuer aus Dachau

Zur AERO 2005 lüftete Scheibe Flugzeugbau in Dachau ein wohlgehetetes Geheimnis. Scheibes erstes VLA, der SF 41 Merlin wurde vorgestellt.

Scheibe Flugzeugbau, einer der beiden letzten Hersteller von Reisemotorseglern in Deutschland, reagiert mit dem Merlin auf die seit Mai 2003 geltenden neuen Lizenzrichtlinien für Piloten. Eine eigenständige Lizenz für Motorsegler gibt es nicht mehr. Stattdessen gibt es die Klassenberechtigung in der Segelflugglizenz oder in den verschiedenen nationalen und europäischen Motorflug-Lizenzen. Von Null an ist eine Schulung für Reisemotorsegler aktuell nur über den nationalen PPL-N (Motorflug) möglich. Für die-



Das Cockpit des SF 41 Merlin

se Lizenz besteht zusätzlich der Bedarf nach 2-sitzigen Motorflugzeugen mit 750 kg MTOM. In dieses Segment will Scheibe mit dem Merlin vorstoßen. Die Seelenverwandtschaft zum Motorsegler ist unübersehbar, aber dafür besteht das Flugzeug aus bewährten Komponenten und bietet gegenüber der Kunststoffkonkurrenz einen deutlichen Preisvorteil.

Daher erscheint der Schritt von Scheibe Flugzeugbau

mit dem Merlin logisch und notwendig.

Für € 96.800,-- zuzüglich 16 % MWSt. soll der „Merlin“ in klassischer Gemischtbauweise nach Messinformationen erhältlich sein. Der Neue von Scheibe soll die Schulung zum PPL-N zu den mit Reisemotorseglern vergleichbaren Kosten ermöglichen. Ob der Flieger darüber hinaus auch noch Spaß macht, werden die ersten Flugberichte zeigen.

Jetzt muss der Markt den „Merlin“ annehmen. Das sind in erster Linie die Luftsportvereine, auf deren Strukturen das Flugzeug zuge-

Motorflug
SF 41 „Merlin“

Technische Daten

Abmessungen, Gewichte:		
Länge	7,24	m
Spannweite	11,45	m
Flügeloberfläche	14,12	m ²
Flächenbelastung	50,85	kg/m ²
Flughöhe max.	680,00	kg
Lernmasse	430,00	kg
Triebstoffmasse (2500 l)	40,58	kg

Antrieb		
Motor	ROTAX 912.52	73,0/100
Propeller	M1 Festspropeller	KW/PS

Leistungen		
Überzweiggeschwindigkeit	78	km/h
Manövörgeschwindigkeit	150	km/h
Rollgeschwindigkeit	180	km/h
Horizontallandegeschwindigkeit	210	km/h
Max. Höchstgeschwindigkeit	240	km/h
Max. Steigegeschwindigkeit bei 100 km/h	4,5	m/sec
Startrollstrecke	100	m
Transferstromwiderstand bei 180 km/h	18	A

SCHEIBE - FLUGZEUGBAU GMBH
August-Platz, Str. 23, 85257 Dachau
Tel: +49 (0) 89 31 72 20 33 und 7 20 34 Fax: +49 (0) 89 31 73 68 40 E-Mail: SF Flugzeugbau@schreiber.de
www.schreiber-flugzeugbau.de

schnitten ist. Wenn die Hürden der Verkehrszulassung genommen sind, sollte das Konzept aufgehen. Jkobold



Aus den Vereinen

Herzlichen Dank an Franz Pilzweger (MBL e.V.)



Mit einem Umtrunk und einer Brotzeit hat sich Franz Pilzweger von seinen Fliegerkameraden des MBL e.V. und des Flugplatz Schleißheim e.V. verabschiedet. Bei der diesjährigen Navigations- und Ziellandeübung agierte er zuletzt als Sportleiter.

Über 15 Jahre war er als Kassier und 1. Vorsitzender des MBL e.V. aktiv. Franz ist einer der Vordenker und Gründer des Flugplatz Schleißheim e.V., dem heutigen Dachverein der Schleißheimer Luftsportver-

Impressum:
Herausgeber:
Flugplatz Schleißheim e.V.
Jägerstr. 1
85764 Oberschleißheim

www.flugplatz-schleissheim.de
www.ednx.de

Redaktion: Josef Kobold
Telefon: 0179-4615516
e-mail:
jkobold@mnet-online.de
Bildquellen:
Josef Kobold,
Fritz Scheuermann

eine, für den er ebenfalls noch 2 Jahre als 2. Vorsitzender tätig war. Er verabschiedet sich heute aus persönlichen Gründen, ein neuer Lebensabschnitt erwartet ihn. Dazu wünschen wir viel Gesundheit, Erfolg und Glück.
Jkobold

Mitgliederversammlung des Flugplatz Schleißheim e.V.

Am 11. Juli 2005 fand im Clubraum des Ikarus-Luftsportclub die diesjährige ordentliche Mitgliederversammlung des Flugplatz Schleißheim e.V. statt. Der wesentlichste Punkt im Vortrag des 1. Vorsitzenden Ernst Hüttinger war natürlich der aktuelle Stand um die Zukunft des Flugplatzgeländes. Der Arbeitskreis Satzung beanspruchte für seinen einhellig anerkannten Vortrag zur Anpassung der Satzung einen erheblichen Teil der Sitzungszeit.

In diesem Jahr stand die Vorstandschaft zur Neuwahl an. Ohne personelle Veränderung geht die Vorstandschaft in die nächsten beiden Jahre. Wiedergewählt wurden Ernst Hüttinger (1. Vorsitzender), Dr. Joachim Weber (2. Vorsitzender), Thomas Schuster Flugbetriebsleiter), Karin Morgenstern (Kassier) und Josef Kobold (Schriftführer).
Jkobold

Buchvorstellung

„Entwurf eines Amphibienflugzeuges“

So der Titel eines neuen Buchs von Wilhelm Lamers.

Wilhelm Lamers, langjähriges Mitglied des Ikarus-Luftsportclub, hat seine Diplomarbeit aus dem Jahr 1981 jetzt als Buch veröffentlicht.

„Inhalt des vorliegenden Buchs ist die Darstellung des iterativen Ablaufs eines Flugzeugentwurfs mit allen erforderlichen Berechnungen. Flugleistungen, Flugeigenschaften, Festigkeitsrechnungen und v-n Diagramm sind ebenso Bestandteil dieses Werkes, wie die unverzichtbaren Modellmessungen im Windkanal. Der anspruchsvolle Inhalt dieser Ingenieurarbeit richtet sich an die Fachleute des Metiers, an Studenten der Luftfahrttechnischen Fachbereiche, sowie an Luftfahrtbegeisterte, die es genauer wissen wollen.“

„Entwurf eines Amphibienflugzeuges“ ist erschienen im SHAKER Verlag, Aachen, und kostet im Buchhandel € 48,80.
Karin Morgenstern

