

# Flugplatz Schleißheim Nachrichten

Ausgabe 5, November 2005



DC-3 der „Freunde der Swissair“ überfliegt den Flugplatz Schleißheim

## Inhalt dieser FSN

Seite 1:  
Das Logo als Aufkleber  
Seite 2:  
Otto Kalbfuß Ziellandewettbewerb  
Seite 3:  
Die hohe Schule,  
Kunstfluglehrgang des Ikarus  
Seite 4:  
Die luftfahrthistorische  
Herbstwanderung  
Seite 5:  
CIVA-Meeting 2005  
Infos für Piloten  
Seite 6:  
Neues aus der Flugwerft  
Seite 7:  
Boulevard EDNX  
Seite 8:  
Gedenken an Siggie Reinhart

## Das Logo als Aufkleber

Ab ist das Logo des Flugplatz Schleißheim e.V. als Aufkleber in der Größe von 17 x 8 cm erhältlich. Das Logo des F.S. zeigt in moderner und zeitloser Form die Basis des Flugplatz Schleißheim e.V. und der Luftsportvereine unter dem Dach der denkmal-

geschützten Junkershallen. Der stilisierte Flügel ist dabei das klassische Symbol für den aktiven Flugbetrieb.



Erhältlich ist der Aufkleber beim Redakteur der FSN

Josef Kobold (siehe Impressum) sowie je nach Saison im Fliegergarten oder der Butze.  
Jkobold

## Otto Kalbfuß Pokal Segelflug- Ziellandewettbewerb 2005

Am 22. Oktober 2005 veranstaltete der IKA-RUS Luftsportclub Schleißheim e.V. seinen alljährlichen Ziellandewettbewerb. Es wurde zum ersten Mal mit diesem Wettbewerb der Otto Kalbfuß Wanderpokal ausgeflogen. Anlässlich der 50-Jahrfeier wurde von Josef Kobold die Idee geboren, diesen Pokal mit dem

Ziellandewettbewerb auszufliegen. Er stieß mit diesem Anliegen bei Inge Kalbfuß auf offene Ohren. Frau Kalbfuß stiftete nicht nur den Wanderpokal sondern auch noch das Essen und Trinken zur Siegesfeier. Aus diesem Grunde wurde der Ziellandewettbewerb auch umgetauft in

### "Otto Kalbfuß Ziellandewettbewerb".

Anscheinend ist dies Alles auch Petrus zu Ohren gekommen, denn er bescherte



Die Sieger v. l.: Stefan Baumann, Ludwig Fuß, Florian Schwarzmeier und die Stifterin des Pokals, Inge Kalbfuß

der Veranstaltung einen traumhaft schönen, warmen und sonnigen Herbsttag.

Geflogen wurden zwei Durchgänge. Jeder Teilnehmer musste einen Start mit dem Blanik und einen mit der ASK 13 absolvieren. Die Landung sollte dann in einem Feld erfolgen, dass in verschiedene Segmente eingeteilt war. In der Mitte ein Feld mit 100 Punkten und nach außen hin dann abnehmend. Traf man auch noch den Luftballon,

der in dem 100-erter Feld befestigt war, dann gab es zu den 100 Punkten auch noch eine Flasche Sekt. Sieger und damit erster Gewinner des Wanderpokals wurde Florian Schwarzmeier. Auf den Plätzen zwei und drei landeten Ludwig Fuß und Stefan Baumann.

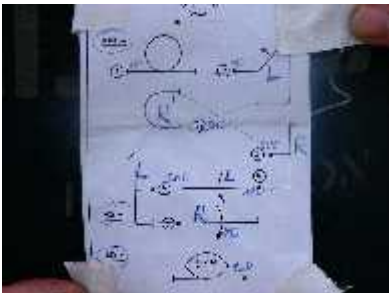
Den Vogel schoss dann noch Florian Tauss ab, der nach einem Trainingsflug mit der LO100 bei der Landung genau auf das Feld 100 und den Luftballon traf. Dies ist deshalb so bemerkenswert, weil das Flugzeug keine Störklappen und damit keine Aerodynamischen Hilfsmittel für die Landung hat. Ludwig Fuß



ASK 13 im Ziellandefeld

## Die hohe Schule Segelkunstflug-Lehrgang in Schleißheim

Vom 27. August bis 2. September 2005 fand wieder ein kleiner Segelkunstfluglehrgang des Ikarus Luftsportclub in Schleißheim statt. Verantwortlicher Lehrer war Roland Hanus mit Unterstützung von Steffen Schörner, dem Ausbildungsleiter des Vereins. Zugleich war Steffen auch „Fluglehrer-Schüler“. Damit ein Segelfluglehrer selbständig Kunstflug ausbilden darf, muss er mindestens einmal als Kunstfluglehrer unter den Augen eines verantwortlichen Lehrers geschult haben. So besagen es die Vorschriften.



Das Prüfungsprogramm

Die hohe Schule des Segelkunstflugs sollten Franz Schuster, Herbert Fröhlich und Marek Nowak erlernen. Bis zur Prüfungsreife musste jeder von ihnen 15 Starts, davon 10 Starts mit Lehrer durchführen.

Unter dem „strengen“ Blick des Prüfers Elmar Mirbek vom Luftamt Südbayern absolvierten alle drei erfolgreich die Prüfung. Übung ist der Schlüssel für erfolgreichen Kunstflug. Die Schüler des Vorjahres, Christoph Würzberger und Christian Kuhn (Fluglehrer beim Ikarus) absolvierten ihre ersten Flüge auf



Da freuen sie sich, der Nachwuchs im Lager der Segelkunstflieger:  
v.l. Marek Nowak, Franz Schuster und Herbert Fröhlich

der LO100. Florian Tauss, der seinen ersten LO 100-Flug schon letztes Jahr durchgeführt hat, hat seinen ersten negativen Looping aus der Normallage geflogen. Das Flugzeug wird aus dem Horizontalflug mittels gedrücktem Höhenruder nach vorne über die Senkrechte gedrückt, um dann im unteren Scheitelpunkt komplett in Rückenlage zu sein. Von dort geht es dann wieder mit der zweiten Hälfte des Loopings zum oberen Scheitelpunkt (Ausgangslage).

Bei dieser Angelegenheit, wird der Pilot ca. mit dem 2 bis

3-fachen seines Körpergewichts aus dem Sitz gezogen. Sein Kommentar: „Das war schon heftig“.

Als Co-Autor dieses Artikels würde sagen, dabei hat es den Kinnladen nicht sprichwörtlich nach unten gezogen, sondern ganz im Gegenteil gegen den Oberkiefer gedrückt. Vielleicht kann man sich dann vorstellen, wie „heftig“ das wirklich ist. Die LO 100 wurde von den Synchron-Flyers (Ludwig Fuß und Herbert Lehner) zur Verfügung gestellt. <http://www.synchron-flyers.de> Auch sie haben mal auf diese Weise begonnen. Ludwig Fuß/Jkobold



Christoph Würzberger in der LO 100

## Die luftfahrthistorische Wanderung im Herbst

Am 16.10. wurde von den Bayerischen Flugzeug-Historikern (BFH) e.V. eine ihrer mittlerweile viel beachteten Geführten Luftfahrthistorischen Flugplatzwanderungen in Oberschleißheim durchgeführt.

Unter Führung von Günter Braun erstreckte sich die Route diesmal zunächst von der Flugwerft über den "Schutthügel" und entlang der Hochmuttinger Allee, vorbei an Radio Free Europe. Entlang des Geländes der Bundespolizei ging es dann zu den Junkershallen. Die Wanderung endete schließlich am Flugplatz-Biergarten. An ausgewählten Punkten entlang der Strecke hielt Herr Braun kurze Vorträge mit Wissenswertem zur Geschichte des Flugplatzes Oberschleißheim, von der Gründung durch Prinzregent Luitpold im Jahre 1912, über die Zeit des Zweiten Weltkriegs und der amerikanischen Besatzung, bis zur Gegenwart. Gegenstand dieser Vorträge waren z.B. die alten Flugzeughallen, der Minotaurus, oder die Einrichtungen zur Platzbefeuerung sowie zur Flugzeugbetankung.

### Ein Blick in die U.S.-Zeit

Auf dem Parkplatz neben dem Biergarten warteten dann noch einige Schautafeln zu den alliierten Bombenangriffen auf Schleißheim sowie praktisches Anschauungsmaterial zur Betankung von Flugzeugen auf die Teilnehmer. Den krönenden Abschluß aber bildeten sicherlich drei "GIs" mit ihren Lkws aus der Besatzungs-

zeit. Mitglieder der Interessengemeinschaft von Oldtimersammlern aus dem Landkreis Erding haben sich und ihre Fahrzeuge an diesem Tag zur Verfügung gestellt. Ihnen sei an dieser Stelle ganz herzlich gedankt. Unterstützt wurde Herr Braun weiterhin durch seine Frau Tannia, selbst aktive Fliegerin in Oberschleißheim, die die Teilnehmer über die Bedeutung der technischen Anlagen für die Fliegerei sowie die Fliegervereine und den Flugbetrieb in Schleißheim aufklärte. Daneben halfen für die BFH

pro Jahr statt. Dabei kommen wechselnde Routen zum Einsatz, um die Teilnehmer an ein möglichst breites Spektrum von Relikten aus der Flugplatzgeschichte zu führen. Alle Routen beginnen an der Flugwerft und enden am Biergarten. Seit der ersten Wanderung vor 7 Jahren ist die Teilnehmerzahl dabei stetig gestiegen. Dieses Mal ließen sich nahezu sechzig Menschen die Geschichte des Platzes erläutern. Dies ist sicherlich auch Ausdruck eines steigenden Bewußtseins der Schleißheimer für



zwei echte U.S.-Trucks, sie gehörten in Oberschleißheim viele Jahre zum Straßen- und Flugplatzbild

Udo Roßbach (bei der Teilnehmergruppe) und Stefan Gröger (am Infostand auf dem Parkplatz) mit. Weiterhin waren Erich Blaschke und Josef Eilmannsberger bei den Vorbereitungen beteiligt. Dank gebührt natürlich auch der Flugleitung und dem Flugplatz Schleißheim e.V., ohne die die Wanderungen nicht in dieser Form denkbar wären. Die geführten luftfahrthistorischen Flugplatzwanderungen der BFH finden je nach Wetterlage drei- bis viermal

"ihren" Flugplatz. Die Termine für die nächsten Wanderungen können der Tagespresse oder unter <http://www.bayerische-flugzeug-historiker.de> entnommen werden.  
Udo Roßbach

**Termin:**  
Winter-Special für Mitglieder der Luftsportvereine:

15. Januar 2006, 14 Uhr  
Treffpunkt am Fliegergarten.



Im Kurfürst in Lustheim v.l. Ludwig Fuß, CIVA Vice-President Karl Berger, CIVA-President Mike Heuer, Sandor Katona (Teilnehmer aller bisherigen Kunstflugmeisterschaften)

### **CIVA-Meeting 2005**

Die alte Flugwerft hatte drei Tage lang internationalen Besuch. 20 Nationen trafen sich vom 04. Bis 06.11.2005 zum CIVA-Meeting 2005. CIVA heißt-Commission Internationale de Voltige Aerienne und ist eine Unterabteilung der Fédération Aéronautique Internationale (FAI/The worlds Air Sport Federation). Die FAI ist eine 1905 gegründete, nicht auf Gewinn ausgerichtete Vereinigung, die die internationale Entwicklung des Luftsports zum Ziel hat.

64 Mitglieder der CIVA trafen sich zum alljährlichen Meeting um über die in 2005 abgehaltenen Europa- und Weltmeisterschaften im Kunstflug zu referieren. Weitere Punkte waren die Beschlüsse über die Austragungsorte 2006 und 2007, diverse Regeländerungen, Ehrungen und vieles mehr. Am Freitag Abend traf man sich in einer gemütlichen

Runde, zu der der Aeroclub Österreich, die Sportunion und insbesondere der Flugplatz Niederöblarn (Steiermark) geladen hatte. Österreich bzw. Niederöblarn bewarb sich als Austragungsort für die Segelkunstflug Weltmeisterschaft 2007. Sie bekamen dann auch prompt in der am Sonntag stattfindenden Abstimmung den Zuschlag vor Frankreich. Das Bayerische kam auch nicht zu kurz. Am Samstag Abend hatte die CIVA zu einem bayerischen Abend in den Ratskeller eingeladen.

Am Sonntag um 13 Uhr waren dann alle Beschlüsse unter Dach und Fach und die Teilnehmer konnten ihre Heimreise antreten.

Ein Mitglied der CIVA ist übrigens allen bekannt. Es ist der ehemalige Weltmeister im Segelkunstflug Ludwig Fuß vom Ikarus Luftsportclub. Er ist Mitglied im Subcommittee für Regeländerungen.

Ludwig Fuß

## **Infos für Piloten**

### **Silberstreif am Horizont**

Wenn alle an einem Strang ziehen, dann ist die Aussicht auf Erfolg doch am größten. In einer beispiellosen Aktion formierten sich Deutschlands Piloten über ihre Verbände und JAR-Contra gegen die überzogenen Regelungen beim Thema Medical und Luftsicherheitsgesetz, hier speziell die Zuverlässigkeitsüberprüfung.

Vorsichtiger Optimismus ist angesagt. Kompromisse zeichnen sich ab, so zumindest äußern sich AOPA und DaeC. Nach Angaben der AOPA hat JAR-Contra mit über 5.300 Unterschriften und 23 Petitionen eine basisdemokratische Bewegung in Gang gesetzt, die nun zu wirken beginnt.

### **Zuverlässigkeitsüberprüfung (ZÜP)**

Beide Verbände konnten in Gesprächen offenbar erreichen, dass das Bundesinnenministerium zumindest die jährliche Überprüfungsfrist überdenkt. So denkt das Ministerium über einen 3-jährigen Intervall nach. Idealerweise wäre nach Ansicht der Verbände die Verbindung mit der 5-jährigen Gültigkeit der Pilotenlizenzen. Dieser Argumentation konnte sich das Ministerium offenbar nicht verschließen. Mal sehen, wie der Vorschlag zur Durchführungsverordnung aussieht, der in der nächsten Zeit an die Bundesländer und die Verbände zur Kommentierung verteilt werden soll.

Allerdings hindert das die Behörden aktuell nicht, die

Antragsformulare verbunden mit einem fixen Rückgabetermin, meist 4 Wochen nach Posteingang, zu versenden.

Über die Klagen gegen das Flugsicherheitsgesetz und die ZÜP entscheidet das Verfassungsgericht erst im ersten Quartal 2006.

Bis dahin heißt es Kröten schlucken oder Widerstand leisten. Aber Vorsicht, die Gratwanderung zwischen Chance und Risiko kann durchaus gefährlich werden, wie zahlreiche Beispiele mittlerweile zeigen.

### Medical

Hier signalisieren die Verbände auch zu diesem Thema Erfolge. Hier könnte es für Inhaber nationaler Pilotenlizenzen, der Sportpilotenlizenzen, aber auch für die Fliegerärzte bald zu spürbaren und sinnvollen Erleichterungen kommen. Im Einzelnen führt der DAeC folgende Punkte an:

Einzelne Bestimmungen für die Tauglichkeitsbestimmungen werden neu gefasst. Dazu gehört beispielsweise die Beseitigung der Einschränkung bei Fehlsichtigkeit (Kurz- und Weitsichtigkeit). Ab +/- acht Dioptrien muss die Sehschwäche künftig mit Kontaktlinsen korrigiert werden.

Ein anderes Beispiel ist der Wegfall der Verpflichtung, nach Krankenhausaufenthalt, Operationen, Injektionen und anderem den fliegerärztlichen Rat einholen zu müssen. Es bleibt lediglich die Empfehlung, sich mit dem Arzt abzustimmen. Jkbold

## Neues aus der Flugwerft Schleißheim

### Lancair IV



Lancair IV

Fast unscheinbar aber dennoch bemerkenswert ist ein Neuzugang in der neuen Halle der Flugwerft Schleißheim, Deutsches Museum. Die Lancair IV, ein Bausatzflugzeug aus den U.S.A., wurde von Dr. Dr. Klaus Bäuerle und Robert Janus in dreieinhalb Jahren erbaut.

Allerdings wurde dieses Flugzeug von vornherein auf große Reichweite Tankvolumen) und minimalen Treibstoffverbrauch optimiert. Bei 45 % Motorleistung wurde ein Verbrauch von lediglich 10 Litern/h bei einer Reisegeschwindigkeit von 315 km/h erreicht (Motor Continental IO-550, Leistung 280 PS).

Diese Auslegung und die aerodynamische Qualität des Flugzeugs ermöglichte eine Reichweite von etwa 4.800 km. Bäuerle flog 1995 mit diesem Flugzeug von Deutschland aus in die Antarktis. Die längste Flugzeit über Wasser betrug 8 Stunden 40 Minuten. Die Route führte über den Südatlantik und Chile zur Base Marambio (Antarktis) und zurück

über die U.S.A., Grönland, Island nach Oberschleißheim.

Die Details des Flugs können in der Flugwerft direkt beim Flugzeug eingesehen werden.

### Neues vom Otto Doppeldecker

Es geht voran, vor allem mit all den vielen kleinen Dingen, die notwendig sind, um das Gesamtwerk erfolgreich zu verwirkli-

chen. Stolz präsentiert Peter Hanickel den Rohbau des Rumpfboots, die Rahmen der Seitenrudder und ganz aktuell, den ersten Höhenrudderrahmen.

Zahlreiche Kleinteile, wie Radnaben, Steuerungsbeschläge, die Propellernabe, die nach dem Original, das im Museum am Originalmotor des Otto-Doppeldeckers angebracht ist, nachgebaut werden muss.....

Ganz wesentlich, das Luftfahrt Bundesamt erhebt keine Einwände gegen Ihr Projekt „Eigenbau-Flugzeug Otto-Doppeldecker Militärtyp



Peter Hanickel mit dem Rahmen eines Seitenrudders



Peter Hanickel diesmal am Gerüst des Rumpfboots

1913". Vorausgegangen war ein positives Gutachten der Oskar Ursinus Vereinigung (OUV).

Besonders froh ist Hanickel über die große Zahl von Sponsoren, die das Projekt mit Rat und Tat sowie finanziell unterstützen. Darunter die Fa. Flottweg, die aus der ehemaligen Fa. Otto Flugzeugbau hervorgegangen ist



Original Otto Propellernabe

oder die Global Aerospace Underwriting Managers, eine (englische!) Luftfahrt-Versicherung, oder BMW mit Materialprüfungen und die Unterstützung durch die Abteilung „Sondermotoren“.

### Motorenprüfstand

Die Techniker und die Leitung der Flugwerft suchen nach dem Ursprung des nachfolgend beschriebenen Motorenprüfstands. Er stand im Garten der Fa. Flugmoto-

ren Dachsel, ein Baum war zwischenzeitlich durch die langen Beine es Prüfstands gewachsen. Jetzt hat er seinen Weg in die Flugwerft Schleißheim gefunden und sorgt nun, das ist ja wirk-

lich selten bei den kundigen Museumsleuten, für ein Rätsel.

Er könnte amerikanischen Ursprungs sein, muss aber nicht. Sicher ist, er war als



Urzustand im Sommer 2005...

Prüfstand für große Sternmotoren gedacht, er verfügt über eine Art Cockpit mit Instrumentierung und war durch die Bereifung (aktuell mit alter U.S.-Bereifung) mobil einsetzbar.

Wer kennt solche Motorenprüfstände, wer weiß, wo und wann diese hergestellt wurden und wo und wann sie eingesetzt wurden.

Zwischenzeitlich wurde der Prüfstand vom Rost befreit und wird bald in seiner ursprünglichen gelben Lackierung den



...und aktuell nach ersten Restaurierungsarbeiten

Besuchern des Museums gezeigt. Das Rätsel jedoch bleibt..... Jkbold

### Boulevard EDNX

#### Dänischer Oktoberfestbesuch

Zum ersten Mal zum Oktoberfest in München, die Wiesn, zu besuchen. Die Crew um Tom Fisker flog von Grönholt aus via Ballenstedt mit ihrer Cessna 172 nach Schleißheim um dann zwei hoffentlich „tolle“ Tage in München zu erleben. An der Tankstelle (für Flugbenzin!) waren sie dank ihres markanten „Wiesn-Outfits“ unübersehbar. Eine tolle Truppe, ich würde zu gern wissen, was sie in ihrer Heimat zu berichten hatten. Jkbold



## Urteile über den Flugplatz Schleißheim

Neben Kritik freuen wir uns natürlich über positive Reaktionen unserer fliegenden Gäste. Folgenden Eintrag vom 10.10.2005 haben wir im Internet unter [www.eddh.de](http://www.eddh.de) entdeckt:

**„Bemerkungen:** Waren am Samstag IFR ;-) mit einer Piper Dakota in Oberschleißheim. Sehr schöner Platz in der Nähe von München. Superfreundlicher Empfang durch den Flugleiter und die Mitglieder des Ikarus-Clubs. Abflug-Squawk und IFR-Clearance gab es bereits am Boden durch Info. Das ist ein super Service! Zum empfehlenswerten Museum in der Flugwerft Oberschleißheim (Außenstelle des Deutschen Museums München) wurden wir von Clubmitgliedern mit dem Privat-Pkw des Flugleiters gebracht. Dafür nochmal Dankeschön! Schade nur, daß man wegen blödsinniger Regelungen aufgrund ignoranter Meckerer in der Umgebung und der Lokalpolitik den Platz nur sehr limitiert anfliegen kann (1000 Bewegungen p. a. - wir waren eine der letzten für 2005 :-). Für die GA ist rund um München wohl kein Platz mehr. Trotzdem: wir kommen gern im nächsten Jahr wieder. Achtung: AVGAS nur gegen Bares! Schöne Grüße von der Crew der D-EJAK :-).  
F.Scheuermann/Jkobold

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

[www.flugplatz-schleissheim.de](http://www.flugplatz-schleissheim.de)  
[www.ednx.de](http://www.ednx.de)

Redaktion: Josef Kobold  
Telefon: 0179-4615516  
e-mail:  
[jkobold@mnet-online.de](mailto:jkobold@mnet-online.de)  
Bildquellen:  
Ludwig Fuß, Stefan Gröger,  
Werner Hartwig, Josef Kobold

## Gedenken an Siegfried Reinhart

Wir alle trauern um unser Mitglied Siegfried (Siggi) Reinhart, der am 3. November 2005 verstorben ist.

Siggi kam vom MBL, war dort langjähriger 1. Vorsitzender und trat am 01.01.1993 in den Ikarus ein.

Er war im Ikarus auch noch einige Zeit fliegerisch aktiv, um dann wohl aus gesundheitlichen Gründen die Fliegerei aufzugeben.

Nichtsdestotrotz lies er sich 1999 als Kassier in den Vorstand vom Ikarus wählen. Man muss es nicht extra erwähnen, Siggi machte seine Arbeit mit großem Sachverstand und überaus gewissenhaft.

Nicht zuletzt machte er auch noch die Abrechnung der Landegebühren für den Flugplatz Schleißheim e.V.

Über alles machte er kein großes Aufheben und war deshalb auch sehr beliebt.

Einige die ihn näher kannten, schätzten auch seinen durchaus sarkastischen Humor. So wird er uns allen in guter Erinnerung bleiben.

Otmar Krischkowsky  
Ikarus Luftsportclub



## Trauer um Hans Dieter Freimuth

Wir trauern auch um Hans Dieter Freimuth.

Hans Dieter war bis zu seinem all zu frühen und völlig unerwarteten Tod im Alter von 57 Jahren vielen in Schleißheim als Flugleiter ein Begriff. Seit seiner Jugendzeit war er Mitglied des Aero Club München, für den er auch einige Jahre als Kassier tätig war. Er war ein umtriebiger Geist, der zuletzt als Heilpraktiker beruflich seine Erfüllung fand. Es gab wohl kaum eine Sportart, die er nicht zumindest ausprobiert hat aber von der Fliegerei hat er nie abgelassen. Er hatte große Pläne, so wollte er neben der Kunstflugberechtigung im Segelflug in der nächsten Zeit die Motorfluglizenz erwerben und auch hier in den Kunstflug einsteigen. Auch als Musiker und Komponist betätigte sich Hans Dieter Freimuth, Jazz war hier sein Leben. Wir verabschieden uns von ihm mit einem Satz von Konfuzius: „Leuchtende Tage. Nicht weinen, dass sie vorüber. Lächeln, dass sie gewesen.“ Jkobold

