

# Flugplatz Schleißheim Nachrichten

Ausgabe 1-06, Juni 2006



Aus dem Inhalt:

Seite 1  
FSN goes Internet

Seite 2  
Dit dah dah dit  
Das Hubschrauber-Fly In

Seite 3  
Bayerische Meisterschaft  
Navigationsflug

Seite 4  
Die historische  
Frühjahrswanderung

Seite 6  
Neuer Schwung für die Start-  
winde des Ikarus

Seite 7  
Aus dem Fotoalbum

Seite 8  
Termine/Veranstaltungen

**Auf geht's zum  
Fly In 2006**

Mitten im Sommer 2006 erinnern wir an einen unvergesslichen Winter. Das Bild stammt vom 22. Februar und zeigt die Piper PA 28-R 200 des AeCM auf ihrem Weg durch den Pulverschnee in die Luft..

## FSN goes Internet

Diese Ausgabe der Flugplatz Schleißheim Nachrichten (FSN) ist nach überlanger Winterpause vsl. die letzte, die in dieser Form veröffentlicht wird. Aber keine Bange, voraussichtlich noch 2006 gibt es die FSN als Teil der zukünftigen Homepage für den Flugplatz Schleißheim.

In diesen Tagen beginnen die Arbeiten für den neuen Internet-Auftritt. Die FSN werden dann per Mausclick zu öffnen sein. Unter dem Begriff FSN sind dann wie gewohnt Berichte vom und rund um den Flugplatz direkt im Internet zu lesen und von dort auch ausdrückbar. Der große Vorteil liegt für uns

ehrenamtliche Macher natürlich in der Reduzierung des Arbeitsaufwands und für unsere Leser in der verbesserten Aktualität der Berichterstattung.

Zu erreichen ist diese Homepage dann unter [www.flugplatz-schleissheim.de](http://www.flugplatz-schleissheim.de) oder [www.airfield-schleissheim.de](http://www.airfield-schleissheim.de). Bereits jetzt sind diese Domains zu erreichen, aber wir bitten um Verständnis, dass diese Seiten quasi als Baustelle nur unzureichend aktualisiert werden.

Wir sehen mit Optimismus dieser neuen Zeit entgegen und wünschen heute viel Spaß beim Lesen dieser Flugplatz Schleißheim Nachrichten.

Jkobold

## Ein letzter Blick zurück in die kalte Jahreszeit:

Dit dah dah dit. . . .

Mit diesen ungewöhnlichen Worten sind die Teilnehmer und Besucher des 17. Heli-treffs 2005 begrüßt worden, was bei einigen von Ihnen, zumal es sich um einen Erwachsenen handelte der diese Worte artikulierte, doch zu einer gewissen Irritation führte.



Robinson R44

Obwohl in Schleißheim selbst strahlender Sonnenschein und angenehme Plusgrade herrschten, von dem angekündigten Eisregen war Dank eines kleinen Föneinflusses nichts angekommen, war es in weiten Teilen Bayerns selbst für Helikopter nicht fliegbar. So mussten, wie schon in den Jahren zuvor, die meisten auf ihre Fluggeräte verzichten und das Auto zur Anreise nehmen. Nichtsdestotrotz kam man auf seine Kosten. Die Deutsche Rettungsflugwacht schaute kurz mit einer EC 145 vorbei, aus Landshut und Straubing kamen eine knallgelbe Robinson R44 sowie das inzwischen

legendäre Kraftei, eine Hughes 500C. Mit der am Platz beheimateten Hughes 300 von Gerhard Schug wurden dann jene, die Lust hatten, von Josef Koller einmal um den Platz herumgefliegen und konnten einen traumhaften Ausblick auf die Alpen genießen. Ein Klassiker war die von Dieter Verbag auf einem Hänger mitgebrachte Bell 47 G. Nicht nur, dass dieses Muster inzwischen zum Oldtimer avanciert ist, zu jenen Zeiten als die Amerikaner noch in Schleißheim stationiert waren, ist dieser Hubschrauber ein täglicher Anblick gewesen, was besonders bei den Alten Adlern am Platz zu ausgiebi-



Hughes 500C

gen Fachsimpeleien führte. Bei der traditionellen Brotzeit in der Butze wurde dann nicht nur auf das leibliche Wohl der rund 25 Teilneh-



Bell 47 G

mer geachtet, auch die Auflösung der Eingangs erwähnten rätselhaften Worte dit, dit dah dit dit, dah dit dah dit etc. pp. erfolgte. Übersetzt aus dem Morsealphabet bedeuten die nämlich nichts anderes als, WELCOME. Und so bleibt uns nur zu sagen, Welcome 2006, bis zum nächsten Heli-Treff in Schleißheim.  
Fritz Scheuermann



Gerhard Schug, der Organisator des Treffs - und dieser Landung

## Schleißheimer Team bei der Bayerischen Meisterschaft Navigationsflug

Schon lange hat es mich gereizt, die eingetretenen Pfade zu verlassen, um nach 13 Jahren Wettbewerbsabstinenz mal wieder einen sportlichen Wettkampf im Luftsport zu absolvieren.



Die Ruhe vor dem Flug: Ein Teil der Teilnehmerflugzeuge

Luftsportwettbewerbe kenne ich seit frühester Jugend im RC-Modellflug, dann über viele Jahre im Segelflugsport und nun ganz neu im Motorflugsport. Um es vorweg zu sagen, Sport ist es und das ganz schön anspruchsvoll. Auch wenn man fliegen kann wächst einem die Aufgabe schnell über den Kopf und nur die Erfahrung hilft einem, mit Improvisieren dennoch ein Ziel zu erreichen.

So auch am 22. April 2006. Von Fürstenfeldbruck aus starteten Josef Suppmayr und ich bei den diesjährigen Bayerischen Meisterschaften im Navigationsfliegen. Um zahlreiche Piloten zur Teilnahme zu animieren, wurde die Meisterschaft an nur einem Tag und mit nur

einem Durchgang ausgetragen. 16 Teams gingen mit SEP (D-E...), TMG (D-K...) und UL (D-M...) an den Start. 5 davon in der Wettbewerbsklasse und 11 in der Einsteigerklasse. Um es vorweg zu sagen, wir hätten auch die Einsteigerklasse wählen sollen, denn allein der Einstieg bereitet einige

Schwierigkeiten in Anbetracht einer Vorbereitungszeit von 30 Minuten (Einsteiger 60 Min.) Um pünktlich starten zu können (1 Minute Startfenster) mussten wir einen Teil der Aufgaben zusätzlich im Flugzeug während des Fluges rechnen. Für mich ein Novum, im Flug mit einem Zirkel, Kursdreieck und Zeitlineal auf einer Generalkarte zu hantieren. Das musste schief gehen.

Zur Aufgabe: Ausgabe der Aufgabe 30 Minuten vor dem Start. Man bedenke, in dieser Zeit muss auch der Motor angel-

assen werden und die Rollstrecke zum Startpunkt zurückgelegt werden (+ rechnen beim Rollen). Strecke insgesamt ca. 120 NM (ca. 220 km), 10 Wendepunkte (CP Checkpoint) + Startpoint (SP) und Finishpoint (FP), Wettbewerbsgeschwindigkeit in unserem Fall 75 kt (ca. 138 km/h). Zwischen den CP's liegen noch eine Anzahl von Punkten, die anhand von Fotos bestimmt werden müssen. Das geht aber nur, wenn man exakt auf dem Kurs ist. Am Wendepunkt bestimmen, ob das angebotene Bild richtig oder falsch ist und last but not least, die richtige Überflugzeit beachten, Zeitfenster ohne Strafpunkte gerade mal +/- 2 Sekunden. Achja, und dann natürlich auf den Kurs achten und zwar peinlich genau. Werden Streckenbilder erkannt, muss die Lage sofort in der Karte gekennzeichnet werden. Sollte Zeit sein oder unmittelbar nach der Landung ist die Lage im Verhältnis zum vorangegangenen Wendepunkt (CP) zu vermessen (Distanz) und in den Lösungsbogen einzutragen. All das erfordert extreme Teamarbeit im Cockpit und das will trainiert sein.



Unbestechlich - die Aufgabe gibt es sekundengenau



Fürsty's Lokalmatadoren: Franz Schünke (l) und Michael Bois, am Ende belegten sie den 2. Platz

abbau beizutragen. Das versüßt die Zeit bis zur Siegerehrung.

Mit dem vorletzten Platz in der Gesamtwertung sind wir trotzdem ganz zufrieden. Zu viele Fehler waren es halt. Aber

deshalb alles hinschmeißen, nein. Wenn es irgendwie geht, dann werden wir wieder mitfliegen, es kann nur besser werden. Über Ausfälle der elektronischen Avionikgeräte (im Wettbewerb verboten) im Flieger kann ich mittlerweile nur noch lachen, nachdem wir auch so den einen oder anderen Punkt, wie z. B. „T-Einmündung Feldweg auf weiße Straße“ mitten in einem Waldstück gefunden haben.

Fazit: Hier sind langsamere Flugzeuge durchaus im Vorteil, damit auch ältere und billigere. Hoch- oder Schulterdecker bieten die bessere und längere Sichtmöglichkeit auf den Boden bei der Suche nach Bodenmerkmalen. Training ist unverzichtbar, vor allem das Zusammenspiel im Cockpit. Etwas sportliche Fitness trägt sicher auch positiv zum Gelingen dieser Vorhaben bei. Ganz nebenbei dient es auch der Erweiterung der fliegerischen Kenntnisse und dient so auch der eigenen Sicherheit beim Fliegen.  
Jkbold

Zur Landung dann wieder volle Konzentration. Nach gut 1 ½ Stunden Flugzeit ist eine Ziellandung angesagt. 60 Meter ist das Wertungsfeld lang. Ideal wäre der 3 Meter lange Zielpunkt, die ersten 10 Meter dahinter sind auch noch super. Dann zurück zum Vorfeld, Motor abstellen, schon steht wieder einer der Kampfrichter mit der gnadenlosen Uhr neben dem Flugzeug, 5 Minuten Zeit, den Lösungsbogen zu vervollständigen, die letzten Distanzen der Streckenfotos heraus zu messen. Fertig.

Super, aber kein gutes Gefühl, es waren zu viele Fehler. Dann raus aus dem Flieger, mit dem Kampfrichter, der gleichzeitig die beiden Logger mitnimmt, zuerst zur Bildkontrolle und anschließend zur Kontrolle des Loggerschriebs. Gnadenlos sieht man jetzt seine Fehler im Verhältnis zur Ideallinie.

O.k., jetzt ist erst mal entspannen angesagt, trinken und essen. Die Fürstenfeldbrucker Fliegerfreunde haben sich viel Mühe gemacht, damit zum schnellen Stress-

## Die historische Frühjahrs-Wanderung

Normalerweise findet die Frühjahrswanderung am dritten Sonntag im April statt. Bedingt durch die Osterfeiertage fand die Veranstaltung diesmal jedoch zwei Wochen später, am 30. April 2006 statt. Dies ist genau der Tag, an dem 1945 der Zweite Weltkrieg für Oberschleißheim und den Flugplatz beendet war. Es bot sich deshalb an, diese seltene Kalenderkonstellation zu nutzen und dieses Thema ausführlicher zu behandeln.

Um es gleich vorweg zu nehmen: Durch das beherzte und mutige Agieren mehrerer Soldaten und Zivilisten konnten die Gemeinde Oberschleißheim und der Flugplatz damals vor der totalen Zerstörung bewahrt und sinnloses Blutvergießen vermieden werden.

Diese Personen wollten wir würdigen und die Querverbindungen zwischen Flugplatz, der Freiheitsaktion Bayern und dem Harnier-Kreis beleuchten. Beim Harnier-Kreis handelte es sich um eine von den Königstreuen betriebene Widerstandorganisation gegen das NS-Regime.

Im abdunkelbaren Vortragsaal ist dieses Thema mit Projektor und Leinwand ganz einfach darstellbar. Auf dem freien Flugfeld gelten andere Bedingungen. Es ist eine quasi eine riesige Bühne mit natürlichen Kulissen. So entstand die Idee einer Inszenierung.

Aber dieses Thema ist auch



Das U.S.-Team in Uniformen der Versorgungseinheit der 20. US Panzer Division. Fahrzeuge: Truck GMC CCKW 353 genannt „Jimmy“, Motorrad Harley Davidson WLA.

sehr sensibel und so sind, aus gutem Grund, für derartige Inszenierungen behördliche Genehmigungen notwendig. Nach positiven Kontakten zu Fahrzeug- und Uniformsammlern wurde ein Grobkonzept erstellt und die nötigen Genehmigungen beantragt und später auch erteilt.

Im Rahmen der rund 6 Monate dauernden Vorbereitungen wurde das gesamte verfügbare Quellenmaterial neu aufgearbeitet und eine Art „Drehbuch“ erstellt. Die amerikanische Seite konnte historisch exakt nachbildet werden. Anders dagegen die deutsche Seite. Die Endkriegszeit war bestimmt durch Mangel an allem und jedem gekennzeichnet. Entsprechend wenige Exponate haben sich bis heute erhalten. So waren Kompromisse nötig, die vom Publikum nicht unentdeckt geblieben sind.

Begonnen hat die Flugplatz-

wanderung wie immer vor dem Haupteingang zum Museum Flugwerft Schleißheim. Rund 60 Teilnehmer hatten sich eingefunden. Im ersten Teil der Führung wurde die einst entlang dem Schloß stehende Kasernenanlage im Detail erklärt. Der Weg führte vorbei an der ehemaligen Wache, der Flugplatzplatzkapelle, der Kommandantur und dem Flugplatzkrankenhaus zum Offizierskasino. Letzteres ist heute besser bekannt als NCO-Club oder erste Ice-Cream-Soda-bar east of river Rhine. Der „Minotaurus“ und die Offiziershäuser leiteten die weitere Wegstrecke ein. Heute zeugt einzig ein einsamer, wasserloser Brunnen von allen diesen Bauerwerken. Erhalten und genutzt sind noch der Franzosenbungalow und die Normalflugzeughallen. Ersterer wurde 1964 „Restaurant“ für da-

mals in Schleißheim stationierte französische Soldaten erbaut und diente heute den Schleißheimer Fußballern als Clubheim. Letztere wurden 1917 entlang der Münchner Allee errichtet und haben 1922 ihre neue Heimat auf einem Flugplatz bei Paris gefunden.

Nachdem die Flugleitung die Querung der Startbahn gestattet hatte, konnte im zweiten Teil die Zeitreise beginnen. Zur Einstimmung wurden die Flugplatzwanderer von GIs im typischen Erscheinungsbild der Nachkriegszeit empfangen. Im weiteren Weg verwandelten sie sich zu finsternen, waffenstarrenden Kriegern, die von ebenso bewaffneten Gegnern erwartet wurden. (1 Den Appellen von Freiheitsaktion Bayern und Harnier-Kreis folgend, sowie Führerbefehle missachtend, fuhr der Flugplatzkommandant mit wehender, weißer Fahnen den GIs entgegen und übergab den Flugplatz kampfflos den anrückenden U.S.-



Der typische U.S.-Jeep

Streikräften. Im Original hatte sich diese Szenen am 29.04.1945 zwischen Neuherberg und dem Berglwald zugetragen.



Das deutsche Team in Uniformen der Pioniere und Gebirgsjäger, Fahrzeug VW Typ 82, Standarte einer fliegenden Einheit in Divisionsgrösse

Überraschenderweise kam von einem Teilnehmer an der Wanderung ein konkreter Hinweis auf bislang noch nicht gesichtetes Quellenmaterial zum Harnier-Kreis. Vielleicht kann dadurch die Querverbindung zwischen Fliegerhorst und dieser Widerstandorganisation geklärt werden.

Eine Neuauflage dieser Inszenierung ist jedoch nicht geplant. Es gibt genügend andere Themen, die sich für Inszenierungen und Vorführung historischer Technik eignen: Angedacht sind unter anderem: „Brandschutz, Luftschutz und Rettungsdienst auf Flugplätzen“, „Flugplatzbodendienste und -infrastruktur“, „Wartung- und Instandhaltung von Luftfahrzeugen“, „Flugzeugführer Ausbildung einst

und jetzt“, usw. Außerdem ist eine spezielle Führung für gehbehinderte Personen und Rentner geplant.

Die nächsten geführten Wanderungen finden am 22. und 23. Juli 2006 im Rahmen des FlyIn statt. Angeboten werden drei kurze Führungen von maximal 1,5 Stunden Dauer. Die nächste große Führung mit speziellen Aktionen und zugehörigem Rahmenprogramm ist für den 15. Oktober 2006 geplant.  
Günter Braun



Motorrad BMW R 75

## Neuer Schwung für die Schleppwinde

Die Startwinde des Ikarus Luftsportclub für Segelflzeuge hat mittlerweile einige Jahrzehnte auf dem „Bukkel“. Der Zahn der Zeit hat nun einen Austausch des Fahrgestells erforderlich gemacht.

Auch an der eigentlichen Schleppwinde mussten einige Teile erneuert werden, darunter die Spulvorrichtungen der Seilführung und das Getriebe (Differenzial). Erstere dient dazu, das Seil beim Schlepp „geordnet“ auf die Seiltrommel zu bringen. Das Differenzial muss im Unterschied zur seiner üblichen Funktion in einem LKW wechselseitig schaltbar sein, da beim Schlepp entweder



Die Antriebseinheit der Schleppwinde wird vom alten Fahrgestell getrennt

nur die linke oder rechte Seiltrommel vom Motor angetrieben werden darf. In unzähligen Arbeitsstunden wurden die Arbeiten durch die Mitglieder des Vereins in Eigenleistung unter der sachkundigen Leitung von Rodolfo Becker durchgeführt. Fritz Bauer und Josef Auer gehörten zum Team der Organisatoren (z. B. LKW-Fahrgestell). Christian Kuhn, Christoph Würzberger und zahlreiche hier nicht Genannte gehörten zum engeren Kreis der



Zerlegen der „alten Winde“ in alle Einzelteile. Rodolfo Becker (oben) dirigiert die Entfernung des Windenfahrerstand vom alten Fahrgestell.

Schweißer, Lackierer und HiWi's.

Seit Anfang Juni schleppt die Winde wieder die Segelflugzeuge in den Schleißheimer Himmel.

Jkobold

### Aus dem Fotoalbum

Abschiedsparty, Roland Wels (Motorwart des Aero Club München) verlässt Schleißheim. In der Schweiz wartet ein neuer Job auf ihn. Roland und seiner Familie wünschen wir alle viel Glück und Erfolg.  
Jkobold



Bald in ganz München zu sehen als Teil einer Werbekampagne eines großen Versandhauses. Die Wilga als Kunstwerk. Beim Photoshooting ist sie aber „nur“ Beiwerk für Eva Padberg. Der Darstellerin der Werbekampagne.

Stilvolle Wünsche für Rolands neuen Lebensabschnitt.



## Termine/Veranstaltungen:

### Deutsches Museum, Flugwerft Schleißheim

Sonderausstellung:

#### Der Hesselberg

#### Die Anfänge des bayerischen Segelflugs

Der Hesselberg in Mittelfranken war bereits in den 1920er und 1930er Jahren, neben der Wasserkuppe in der Rhön, ein bedeutender und beliebter „Fliegerberg“ in Deutschland. Ab 1928 entwickelte er sich vor allem durch die jährlichen bayerischen Segelflugwettbewerbe und eine renommierte Fliegerschule zum Zentrum des bayerischen Segelflugs. 180 Fotografien aus der Privatsammlung des Modellfliegers Hans Ritter und zahlreiche Modelle berühmter Segelflugzeuge dokumentieren eindrucksvoll die Geschichte des Segelflugs von 1928 bis 1945 am Beispiel des Hesselbergs. Die Ausstellung zeigt darüber hinaus, wie die Nationalsozialisten die Freude und Begeisterung am Segelflug systematisch ausnutzten, um gezielt vor allem junge Flieger als spätere Militärpiloten zu rekrutieren. Diese Sonderausstellung ist bis zum 17. September 2006 zu sehen.

#### Das Fly In 2006

Oldtimer der Lüfte in der Flugwerft Schleißheim  
Etwa 35 historische und seltene Flugzeuge sind auf dem Freigelände der Flugwerft zu Gast, die man aus der Nähe betrachten, filmen und fotografieren kann. Wer selbst abheben will kann mit der „Tante Ju“ oder dem Doppeldecker An-2 mitfliegen. Die Attraktionen sind die

## Auf gehts zum Fly In 2006



Bücker Jungmeister  
im Anflug zum Fly In 2005

Me 109 und die M17 der Messerschmitt-Stiftung und der EADS, die selten in der Öffentlichkeit zu sehen sind. Samstag 22. Juli und Sonntag 23. Juli 2006.

#### Historische Flugplatzwanderungen

Die Bayerischen Flugzeug Historiker bieten während des Fly In verschiedene kurze Wanderungen (jeweils ca. 1 ½ Stunden) zur Geschichte des Flugplatz Schleißheim an.

Mehr Infos unter [www.bayerische-flugzeug-historiker.de](http://www.bayerische-flugzeug-historiker.de).

Samstag 22. Juli und Sonntag 23. Juli 2006.

#### Biergartenfest

Das gemütliche Fest im Fliegergarten der Schleißheimer Flieger  
Samstag, 19. August 2006, abends

#### Der schöne Ferientag

Das traditionelle Fliegerlebnis für Schüler/Schülerinnen aus Unterschleißheim/Lohhof

Freitag, 25. August 2006, Schlechtwetteralternative  
Freitag, 1. September 2006.

#### Schleißheimer Navigations- und Ziellandeübung 2006

voraussichtlich im September 2006, für genauen Termin bitte Aushänge beachten!

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:  
Werner Hartwig, Josef Kobold,  
Fritz Scheuermann