

Flächenbrand im Deisenhofener Forst und die Arbeit der Luftrettungsstaffel



Flächenbrand bei
Oberbiberg, gesamt

Bei einem Flächenbrand im Süden von München nahe Oberbiberg brannte heute, am Sonntag den 26.07.2015, ein Stoppelfeld inmitten des Deisenhofener Forstes ab. Der Brand war bereits von der Bundeswehr Sportfliegergemeinschaft Fürstenfeldbruck e.V. ([BwSfGem FFB e.V.](#)), gemeldet worden, die im Rahmen der Luftrettungsstaffel durch Beobachtungsflüge den Feuerwehren zuarbeitet und besonders während der Trockenperioden nach Bränden Ausschau hält. Die Rauchwolke konnte aus der Luft schon kurz nach dem Start in Fürstenfeldbruck gesehen werden. Vom Boden aus blieb der Brand offenbar zunächst unbemerkt, da das Feld schlecht einsehbar ist und etwas abseits der nächsten Häuser liegt. Als das Feuer entdeckt wurde, stand bereits fast ein Drittel der Fläche in Flammen.



Flächenbrand bei
Deisenhofen,
Brandherde



Flächenbrand bei
Deisenhofen,
Brandherde



Flächenbrand bei
Deisenhofen,
Löscharbeiten

Die Bilder dieses Beitrages entstanden kurz bevor der Brand von der Freiwilligen Feuerwehr Oberbiberg, unterstützt durch weitere Feuerwehren der Umgebung, gelöscht werden konnte.

Der Luftrettungsstaffel Bayern e.V. gehören zahlreiche Vereine, Organisationen und Privatpersonen an, die allesamt ihren Dienst ehrenamtlich ausführen. Neben der Suche nach Bränden, hilft die Luftrettungsstaffel bei der Beobachtung und Beurteilung von Hochwassergebieten, im Katastrophenschutz, bei der Suche nach verschwundenen Luftfahrzeugen und bei der Lokalisierung und Meldung von Verkehrsunfällen. Gelegentlich bekommt die Luftrettungsstaffel auch Aufgaben von Behördenseite zugewiesen.

Für das professionelle Beobachten aus der Luft, das korrekte Lokalisieren des Beobachtungsortes und die korrekte Meldung des Gesehenen durchlaufen die Beobachter eine einwöchige Ausbildung mit anschließender Prüfung.

Weitere Informationen finden Sie unter folgenden Links:

- [Freiwillige Feuerwehr Oberbiberg](#)
- [Merkur](#)
- [Luftrettungsstaffel Bayern](#)

Kanal-Gerangel Teil III

Der Link zur [Airbus-Seite](#) hat sich geändert, wenn auch nicht der Inhalt.

B14.SJWae

Kanal-Gerangel Teil II

Noch in der Nacht war auf der Airbus-Webseite ein anderer Text zu lesen – offenbar hatte man die Meldungen von langer Hand vorbereitet und dann nur noch “freigeschaltet” – der nur von der eigenen Leistung handelte. Man ging also davon aus, dass der Rekord, die Pioniertat, bereits in trockenen Tüchern war. Irgendwann heute in den Morgenstunden wurde dann relativiert. Im Augenblick, da dieser Text verfasst wird, ist auf der Airbus-Webseite zu lesen:

Travelling in the opposite direction to the pioneering Frenchman and powered by lithium-ion batteries, the E-Fan took off from Lydd on the English south coast, completing the 74 kilometre flight east to Calais, France, in around 37 minutes. Flown by test pilot Didier Esteyne, the all-electric plane weighs around 600 kilogrammes and travelled at an altitude of about 1,000 metres [3,500 feet].

[Airbus Webseite](#)

Damit hat man nun wohl die Pionierleistung des Franzosen Hugues Duval anerkannt, wenn man ihm auch nicht fairerweise

die Ehre und den Anstand zuteil werden lässt, ihn und sein Flugzeug, eine CriCri, beim Namen zu nennen. Zumindest ist die Formulierung so schwammig gewählt, dass sich so leicht kein Strick mehr daraus drehen lässt. Der "Pioneering frenchman" kann sowohl als Louis Blériot als auch als Hughes Duval verstanden werden.

Warum Airbus auf der eigenen Webseite immer noch verbreitet, dass mit dem E-Fan der erste Flug mit einer elektrisch betriebenen, zweimotorigen, selbststartenden Maschine über den Ärmelkanal durchgeführt wurde, bleibt derzeit im Dunkeln, den auch die CriCri ist , obgleich winzig, eine Zweimot.

At 11am on a calm, sunny summer morning, the Airbus E-Fan touched down in Calais to enter its name in the record books.

The [all-electric plane](#) became the first twin-engine electric plane taking off with its own power to negotiate the English Channel, more than 100 years after Louis Blériot first made the intrepid journey.

[Airbus Webseite](#)

B13.SJWae

Kanal-Gerangel um die erste Überquerung per E-Plane

Eine undurchsichtige Geschichte ist es im Augenblick, aber eine, die Aufmerksamkeit verdient:

Der slowenische Hersteller von Kleinflugzeugen, Pipistrel, hatte geplant am vergangenen Dienstag, den 07.07.2015, als

erster den Kanal mit einem mit Elektromotor betriebenen Flugzeug, dem Alpha Electro, zu überqueren. Siemens, Hersteller des Motors, verbot kurzerhand diesen Flug mit dem Hinweis darauf, dass man Pipistrel den Motor nicht zu diesem Zwecke geliehen habe und er dafür nicht zugelassen sei. In der Branche drängte sich an manchen Stellen der Verdacht auf, dass Siemens hier Airbus zuarbeitete, die einen vergleichbaren Flug am Freitag, den 10.07.2015, also nur drei Tage später, geplant hatten, der mittlerweile auch durchgeführt wurde. Immerhin prangt das Logo von Siemens am Airbus E-Fan, auch wenn dessen Motoren nicht von Siemens geliefert wurden.



Airbus E-Fan

In all dem Trubel machte sich dann am 09.07.2015 der frühere E-Plane-Geschwindigkeits-Rekord-Halter Hugues Duval mit seiner Cri-Cri E-Cristaline, einem kleinen zweimotorigen Elektro-Flugzeug, auf den Weg und überquerte den Kanal – zuerst.



Hugues Duval

Weiterführende Links:

- [Airbus](#)
- [Pipistrel](#)
- [Pilot und Flugzeug](#)
- [Helices](#)
- [Dan Johnson](#)
- [Das Flugzeug](#)
- [The Guardian](#)

Das Gerangel beiseite gelassen bleibt in jedem Fall, beiden Piloten und der Unzahl beteiligter Menschen, die diese

Umweltfreundliche Technik vorantreiben und promoten, herzlich zu gratulieren. Der Elektroflug kann gerade in der Schulung eine wichtige Rolle übernehmen. Hier ermöglicht er geräuscharm und emissionslos zu trainieren und so das oft strapazierte Verhältnis zu den Nachbarn zu verbessern.

B12.SJWae

Fliegerhorstmuseum "Fursty" (Fürstenfeldbruck)



Kilometerbau Fursty

Der Fliegerhorst in Fürstenfeldbruck bei München ist ein geschichtsträchtiges Gelände. Er wird als Wiege der Deutschen Luftwaffe nach dem zweiten Weltkrieg bezeichnet. Hier waren bis in die Mitte der 1990er Jahre vor allem Ausbildungseinheiten der Bundesluftwaffe stationiert. Heute steht das Gelände zum großen Teil leer. Außer einer Schule für Offiziersanwärter ist nicht viel übrig geblieben, sogar die Bewachung wird durch eine zivile Firma erledigt. Die Politik will es so. Bis 2019 soll die Bundeswehr dem Gelände dann vollständig den Rücken kehren, woraufhin es an die Stadt

Fürstenfeldbruck fällt, wo es bereits für einiges Kopfzerbrechen sorgt, da es eine Reihe denkmalgeschützter Gebäude beinhaltet. Insbesondere den "Kilometerbau", ein Bauwerk der Nazizeit im Stil der Nazi-Gotik, das mit einer Länge von einem Kilometer eine besondere Herausforderung darstellt.



Cockpit

Just in diesem Kilometerbau ist über Jahre ein Museum, zusammengetragen von wenigen, enthusiastischen und unermüdlichen Ehemaligen des Fliegerhorstes, gewachsen. Hier kann man sich sowohl über die Geschichte des Fliegerhorstes, als auch über einige der Flugzeugmuster, auf denen am Standort gelehrt und gelernt wurde, informieren. In liebevoller Kleinarbeit wurden Gerätschaften aus den Flugzeugen, darunter beispielsweise die Instrumententafel einer G91 sowie Bilder, Fotografien, Bücher, Hefte und andere Unterlagen geordnet und in ihrem Kontext präsentiert. Im Gang des Museums wurde eine Fotogalerie errichtet, in der nahezu jeder zu sehen ist, der jemals am Standort ausgebildet wurde. Interessant sind auch die ausgestellten Schleudersitze, an denen die Entwicklung auf diesem Sektor nachvollzogen werden kann und die auch einen Einblick in die Lebenswirklichkeit der Piloten bieten.



Schleudersitz



Piggi

Im Außenbereich des Fliegerhorstes sind viele Flugzeuge ausgestellt. Teilweise flogen sie tatsächlich in Fürstenfeldbruck, teilweise wurden sie hierher gebracht, um eine neue Zukunft als Ausstellungsobjekt zu beginnen. So findet man hier beispielsweise eine Phantom und einen Tornado, die mit dem Standort eigentlich nicht in Relation stehen, abgesehen von der Tatsache, dass sie nun hier stehen.

Hinter dem Museum steht der Verein [Gemeinschaft Jagdbombergeschwader 49 e.V.](#), der eigens gegründet wurde,

um den Ehemaligen des JaboG 49, seiner Vorgängerverbände Flugzeugführerschule „B“ und Waffenschule der Luftwaffe 50 und des Nachfolgeverbandes Fluglehrgruppe FFB, die

Möglichkeit zu geben, sich zusammenzuschließen, durch organisierte Kontakte gemeinsame Erinnerungen auszutauschen und die Tradition Ihrer Verbände am Standort Fürstenfeldbruck zu pflegen.

(Zitat aus der Satzung des Vereines)

Die Mitglieder des Vereines sind es auch, die die Führungen durchführen. Da sie über ihre eigenen Erfahrungen berichten können, ihre Informationen also aus erster Hand haben und folglich in der Lage sind, die Fakten mit eigenen Erlebnissen auszuschnücken, wird es keine Sekunde langweilig und die Zeit verfliegt viel zu schnell. Man merkt, dass hier Menschen am Werk sind, die sich auf ihr Handwerk verstehen und die es gewohnt waren, vorzutragen und zu erklären. Der Besuch der Ausstellung ist für Interessierte also zwangsläufig ein Gewinn.

Das Museum hat keine Öffnungszeiten. Es kann nur nach vorheriger Anmeldung im Rahmen einer Führung besucht werden. Alles, was man hierzu wissen muss, findet sich auf der Kontaktseite der [Webseite des Vereines](#).

Im Rahmen der Arbeit des Vereines entstanden über die Jahre etliche Artikel über die Flugzeuge und Menschen, die mit dem Fliegerhorst zu tun hatten. Der Verein hat uns freundlicherweise genehmigt, sie hier zu veröffentlichen. Deshalb bildet dieser Artikel einen Auftakt zu einer Serie von Artikeln über den Fliegerhorst, die stets mit der Kategorie "Fursty" versehen sind und so leicht gefunden werden können.

B11.SJWae