

Schweiz sfr 8,80 / Österreich €5,10 / BeNeLux €5,30 / Italien €5,90 / Spanien €5,90 / Finnland €6,50

9/2004

SEPTEMBER

48. Jahrgang

DEUTSCHLAND € 4,50

aerokurier

INTERNATIONAL

plus
Special
Helikopter

STUNTPILOT
Kein Job für
Draufgänger

PRAXISTEST
Mit der DA40 TDI
rund um Italien

DIE JAPANER KOMMEN
Baut Honda das
perfekte Billigflugzeug?

Reportage

Tannkosh '04

Flieger-Festival der Superlative

SICHERHEIT: SPIEGEL SENKEN KOLLISIONSGEFAHR





Der ganz normale Wahnsinn

TANKOSH 2004

780 Flugzeuge, 2000 Flugbewegungen,
4500 Gäste! Das Tannheimer Fly-in hat sich
selbst übertroffen. Wer beim Anflug einen
kühlen Kopf bewahrte, wurde mit einer heißen
Party am Boden belohnt.

TANNKOSH 2004, gesehen
aus dem Cockpit der
„Miss Goosebay“, der in
Tannheim stationierten T-6
von Peter Gutmann.



ULTRALEICHTES SPASSGERÄT:
Formationsflug von zwei FK 12 Comet.



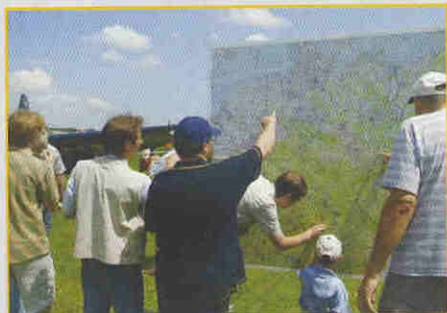
DIE DOPPELDECKERFRAKTION hat sich in
besten Sehen-und-gesehen-werden-Position
vor dem zentralen Red-Bull-Zelt aufgestellt.

UI, GANZ VIELE FLUGZEUGE:
Auch Piloten von morgen haben in
Tannheim ihr Paradies gefunden.



Fotos: Holland-Moritz (2), Herzog

WER HAT DIE WEITESTE ANREISE?
Ein Blick auf die Karte gibt die Antwort.



FREUNDLICH, ABER BESTIMMT: Herbert Tafler (vorn) und Dieter Köhn wachen auf dem Turm über die Flugbewegungen.



1200 Liter Sprit pro Stunde verbrennt die Corsair beim Start. Der Vogel begeistert die Piloten in Tannkosh.



OLDIE-TREFFEN:
Eine Bücker
Jungmeister (vorn)
fliegt in Formation
mit zwei Boeing
Stearman.



**ERFRISCHUNG
GEFÄLLIG?**

Landen, aussteigen,
trinken. Eiskalte
Energy-Drinks sind
bei den meisten
Piloten hoch
willkommen.



Fotos: Herzog, Holland-Moritz (1)

WO IST DER NÄCHSTE FLUGZEUGTRÄGER?

Die F4U-4 Corsair, geflogen von Matthias Dolderer, lässt keine Zweifel an ihrem ursprünglichen Verwendungszweck aufkommen (oben und großes Foto).

Turnstunde in Dreierformation. Wer fliegen will und etwas zu bieten hat, ist willkommen.



TYPENTREFFEN:
Für die Piloten verschiedener ULs – hier eine der vielen Murphy Renegades – ist Tannkosh immer wieder eine Gelegenheit zum Erfahrungsaustausch unter Gleichgesinnten.



GASTGEBER IM DAUERSTRESS:
Verena und Matthias Dolderer.



KUNST- UND FORMATIONSFLUG
vom Feinsten boten die drei Super
Decathlons – stationiert in Schönhagen,
Pannheim und dem britischen North
Weald (großes Foto).

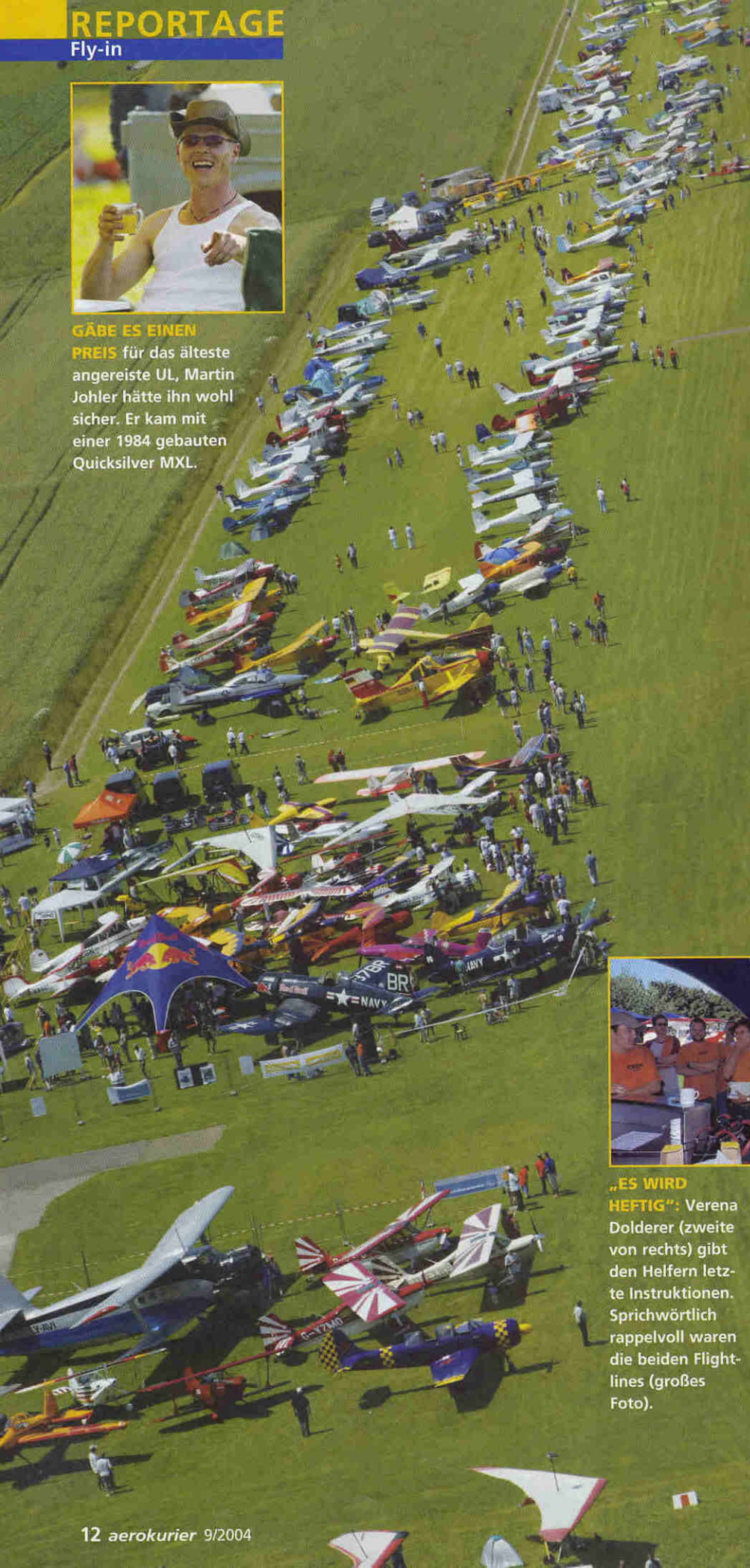


ABSEITS vom Trubel lässt es
sich unter der Fläche gemütlich
campen (oben).

Fotos: Herzog



GÄBE ES EINEN PREIS für das älteste angereiste UL, Martin Johler hätte ihn wohl sicher. Er kam mit einer 1984 gebauten Quicksilver MXL.



„ES WIRD HEFTIG“: Verena Dolderer (zweite von rechts) gibt den Helfern letzte Instruktionen. Sprichwörtlich rappellvoll waren die beiden Flightlines (großes Foto).

Verena Dolderer redet nicht lange um den heißen Brei herum: „Leute, das wird richtig heftig heute.“ Es ist Samstagmorgen, 17. Juli, 8.30 Uhr, Fly-in-Wochenende in Tannheim. Schon jetzt brutzelt die Sonne auf die dunkelblaue Kuppel des Red-Bull-Zeltes. 180 Flugzeuge säumen seit gestern die Südseite des Platzes, 600 weitere werden in den nächsten Stunden folgen. Der ganz normale Wahnsinn beim Tannheimer Fly-in, das sich erstmals offiziell mit dem Wortgebilde „Tannkosh“ schmückt. Der große Bruder Oshkosh – das weltgrößte Fly-in – lässt grüßen.

Viele der 70 ehrenamtlichen Helfer in orangefarbenen T-Shirts scharen sich zum Briefing um ihre beiden „Chefs“, die Geschwister Verena und Matthias Dolderer. „Oberstes Gebot ist Freundlichkeit“, ermuntert Verena Dolderer das Team. Der Satz „Willkommen in Tannkosh“ wird an diesem Wochenende noch öfter zu hören sein. Die Freundlichkeit hört allerdings beim Thema Sicherheit auf. Klare Direktive ans Team: Wer auf die Bahn läuft, wird mit Nachdruck zurückgepiffen.

Die Diensterteilung ist den meisten aus der Runde bekannt: Mick Welter ist Chef der Flightline. Monika Hoppstädter, Manuela Sigg, Gabi Nockmann und Andi Langlouis halten im Red-Bull-Zelt die Stellung. Max und Helga Dolderer managen die Küche. Die beiden Bundeswehr-ATC-Profis Herbert Tafler und Dieter Köhn werden mit dem Ausbildungsleiter der Flugschule, Edgar Fischer, in der Kommandozentrale auf dem Turm über die Flugbewegungen wachen. Eingeteilt werden auch die Fahrer für die Flugplatz-Taxis, die erschöpfte Gäste kosten-

los rund um den Platz chauffieren. Präzise Planung für das Spätereignis Nummer eins in der deutschen Fliegerszene.

10 Uhr, längst ist der „Airspace Tango“ – „T“ wie Tannheim – voller als die Kontrollzone der meisten Verkehrsflughäfen. Der

Wind ist neutral, die Quecksilbersäule nähert sich der 30-Grad-Marke. Im 30-Sekunden-Takt fallen die Flugzeuge auf die 09 ein. Jede Landung ist das Ergebnis eines perfekten Zusammenspiels zwischen Turm, Piloten und Helfern am Boden. „D-XXXX, Landung auf der 09. Und demnächst nicht mehr reinplappern, wenn ich mit einem anderen rede.“ Freundlich, aber präzise und bestimmt ist der Umgangston im Funk. Selbst dann, wenn es mal nicht ganz reibungslos läuft. Dennoch gibt Edgar Fischer den meisten Piloten gute Noten: „Die Funkdisziplin hat sich im Ver-



DIE PZL-106A KRUK fällt unter die Kategorie „fliegender Traktor“. In der Landwirtschaft hatte sich die heutige D-FOAB zu DDR-Tagen ihre Spuren verdient.

gleich zu den Vorjahren gut entwickelt.“ Für das Gros der Piloten ist der Anflug auf den unkontrollierten Platz heute eine echte Herausforderung. Augen und Ohren offen halten, heißt die Devise, eigenverantwortliches und vorausschauendes Handeln ist von jedem Einzelnen gefordert. Der Himmel ist voll mit fliegendem Plastik, Metall und Holz, so dass die Gefahr einer Kollision nicht zu unterschätzen ist. Nur wer jetzt einen kühlen Kopf bewahrt, hat die Chance, eine Lücke in der Platzrunde abzapfen und zur Landung anzusetzen. Dennoch: 30 Minuten, manchmal auch eine Stunde im Holding nördlich des Platzes sind keine Seltenheit. Der eine oder andere Pilot – so hört man – soll entnervt abgedreht haben. Nur wer „low on fuel“ ist, darf sich vordrängeln.

Am Boden dann die Übergabe an die Tannheimer „Rollkontrolle“. Kaum ausgerollt, winken die Flightline-Helfer mit ihren orangefarbenen Flaggen die Piloten zur Parkposition. Sonderwünsche gibt's nicht, hier wird gestapelt und geschachtelt, was das Zeug hält: die Gäste nach hinten an die beiden Flightlines im Norden und Süden, Schwermetall mit Sternmotor und andere „Special Guests“ fürs Flugprogramm nach vorne an die Hallen. Wer unbedingt auf der anderen Seite des Platzes sein Quartier aufschlagen möchte, hat Pech gehabt – oder muss sich bis zum Kreuzen der Bahn eine Weile gedulden.

Wenige Meter abseits der Piste ist von Hektik nichts mehr zu spüren. Stattdessen heißt es sehen und gesehen werden, die Flightline wird zur Flaniermeile. Piloten präsentieren sich und ihre Flugzeuge, nehmen dankbar die eiskalten Getränkedosen aus den Händen junger Damen entgegen.

Ultraleicht- und Motorflugzeuge stehen nur wenige Meter von seltenen Oldtimern wie etwa einer de Havilland Canada DHC-2 Beaver entfernt. Gleich nebendran parkt eine knallgelbe polnische PZL-106A Kruk, eine Landwirtschaftsmaschine aus DDR-Tagen von Dieter Gehling aus Stadtlohn.

Schon Tradition haben die Treffen ver-

schiedener UL-Typen: In bester Publikumsposition parkt die ultraleichte Doppeldeckerfraktion mit ihren liebevoll gepflegten Murphy Renegades. Auch eine stattliche Anzahl ultraleichter Kiebitze hat sich zusammengefunden, die sich ebenso wie die vielen Zodiacs CH 601 und Rans-Flugzeuge quer über die Flightline verteilen.

Kurzum: In Tannheim hat jeder sein Plätzchen, egal ob ultraleichter Rohr-Tuch-Hüpfer oder ausgewachsene Zweimot. Geblieben ist der Hauch von Abenteuerstimmung, der urige Charme von Lagerfeuerromantik und Gitarrengegeschradel aus den Anfangstagen des einst reinen UL-Treffens, irgendwann in den achtziger Jahren. Wer etwas auf sich hält, zeltet lässig unter der Fläche. Und wer die wenigen Stunden im Hotel schläft, braucht sich trotzdem nicht zu verstecken.

„Kopfstand“ im nächtlichen Gewittersturm

„Traumhaft, so etwas gibt es sonst nirgendwo“, umschreibt Martin Jöhler die Atmosphäre. Er ist mit einer Quicksilver MXL angereist, einem einsitzigen Rohr-Tuch-UL der ersten Stunde, gebaut 1984. 88 kg Zuladung und 80 km/h im Reiseflug sind die Eckdaten des ultraleichten Oldies. Zelt und sonstiges Tannkosh-Equipment hat sich der 36-Jährige mit dem Auto bringen lassen.

Szenenwechsel: Am Red-Bull-Zelt erwachen 18 doppelsternförmig angeordnete Pratt-&-Whitney-Zylinder blubbernd zum Leben, Publikumssprecher Jürgen Meier ist in seinem Element. Der Geruch von unsauber verbranntem Sprit mischt sich mit der feuchtheißen Sommerluft. Langsam setzt Pilot Matthias Dolderer die F4U-4 Corsair in Richtung Piste in Bewegung, um dann beim Start 2100 Pferdestärken aus 46 Litern Hubraum freien Lauf zu lassen. 1200 Liter Treibstoff pro Stunde verbrennt der für den Einsatz auf Flugzeugträgern konzipierte Veteran im Startlauf, der die Piloten in Tannheim begeistert. Dolderer fliegt einige Run-

den, bevor das Flugzeug vorerst für weitere Auftritte ins benachbarte Österreich verschwindet.

Doch Tannkosh ist kein Flugtag und will es auch gar nicht sein. Dementsprechend gibt es auch kein minutiös geplantes Programm. Wer etwas zu bieten hat, ist willkommen und darf fliegen. Ehrensache. „Aber ohne Bezahlung“, wie Verena und Matthias Dolderer betonen, und nur dann, wenn die Sicherheit nicht zu kurz kommt. Machogehabe über dem Platz führt zur Disqualifikation, darüber wachen die Vertreter des Luftamts.

Sven Mildnerberger von den Synchronglidern ist mit seinem Segelkunstflugzeug Swift S-1 ebenso mit von der Partie wie UL-Ikone und Kunstflieger Wolfgang Dallach in einer Diabolo. Nicht zu vergessen die Gastgeber Verena und Matthias Dolderer in der Super Decathlon, der Extra 300 und eben der Corsair. Aus ganz Deutschland kommen zudem Jaks, T-6, Boeing Stearman, Bucker, Pitts und eine Antonow An-2. Immer wieder sind neue Formationen zu bewundern.

15.15 Uhr. „580 Flugzeuge“, gibt Jürgen Meier einen neuen Zwischenstand durch die Lautsprecheranlage durch. Wenig später ist die 600er-Marke geknackt. Im Jahr zuvor markierten noch 550 Flugzeuge eine neue Bestmarke.

Während sich die schätzungsweise 4500 Menschen durch die Reihen schieben, laufen im Hangar längst die Vorbereitungen für die abendliche Fete mit der Band „High-Flight“. Auch dieser Auftritt hat hier schon Tradition.

22.15 Uhr, im Hangar dreht die Partyband ordentlich auf. Doch ein heftiger Gewittersturm macht der ausgelassenen Feier mit abschließendem Feuerwerk vorerst einen Strich durch die Rechnung. Hektisches Treiben auf dem Flugfeld. Wohl dem, der Erdhaken, Betonklötze und Seile griffbereit hat. Manch einer klammert sich mit bloßen Händen an seinem Flieger fest.

Nicht mal eine Stunde später ist der Spuk vorüber. Und das Ende glimpflich: Zwei Flugzeuge hat's erwischt, eines davon bleibt trotz Kopfstand unbeschadet. Zeit also, zur Tagesordnung zurückzukehren: Mark Waite aus London heimst den Preis für die weiteste Anreise mit seiner Super Decathlon ein, zwei weitere Piloten freuen sich über neue Fliegeruhren.

Matthias und Verena Dolderer ziehen auf der Bühne eine erste, vorsichtige Bilanz: Über 600 Flugzeuge aus aller Herren Länder stehen in den Listen. Bei der späteren Zählung soll die Zahl auf 780 steigen. 2000 Flugbewegungen werden übers Wochenende gezählt. Verena Dolderer sollte mit ihrer morgendlichen Prognose also Recht behalten. Und „heftig“ wird es ganz sicher auch im nächsten Jahr, am 16. Juli 2005 in Tannkosh.

Patrick Holland-Moritz

Fotos: Herzog, Holland-Moritz (2)