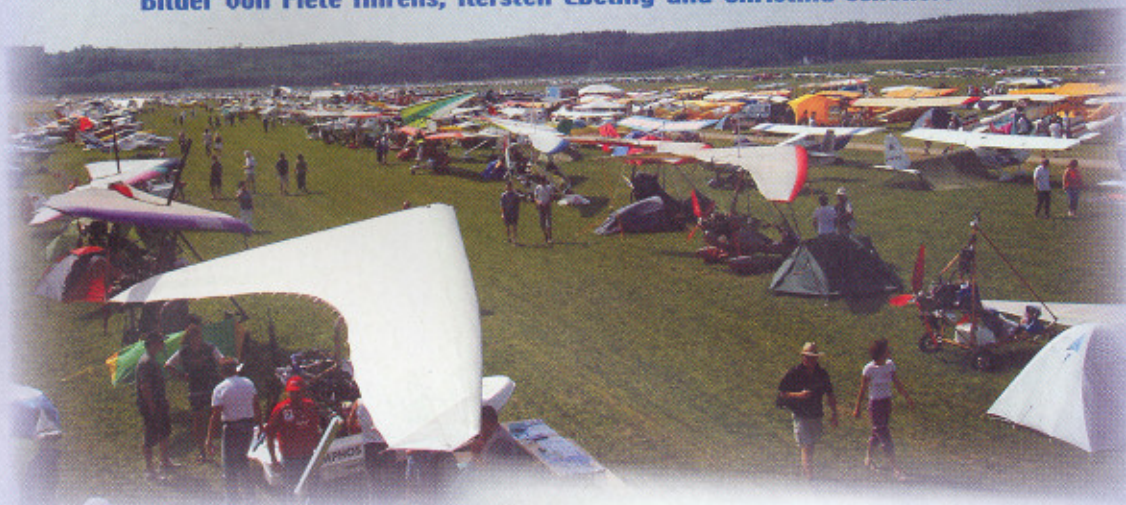


# Tannkosh 2006

Impressionen eines Mega-Familientreffens  
Bilder von Fiete Ahrens, Kersten Ebeling und Christina Schonert





Der Tragschrauber  
www.auto-gyro.com

Mit dem MT-03 fliegen, heißt atemberaubende  
Freiheitsgrade der Mobilität erleben. Es macht süchtig.  
*Check it out*



Das Doppelsitzertrike  
www.eaglesworld.de

Das Doppelsitzertrike von HTC: Geniale Verarbeitung,  
geniales Flugverhalten, genialer Spaß. Der perfekte Flug.  
*It's kicks your ass.*



Otmar Birkner  
Dornierstr. 6a · 31137 Hildesheim  
Fon 049 (0) 51 21|74 13-38  
Fax 049 (0) 51 21|74 13-51  
info@auto-gyro.com



**NEU: Index 2006/2007 ab sofort am Kiosk**

oder direkt zu bestellen bei Flying Pages GmbH, Postfach  
100169, D-10561 Berlin, Fax: +49 (0)30/347 09 124, Tel.: +49  
(0)30/347 09 123, E-Mail: [Rosi@flying-pages.com](mailto:Rosi@flying-pages.com)



Hiermit bestelle ich \_\_\_\_\_  
Exemplare vom Index Flügel der  
Welt zum Preis von je 9,80 Euro

Name: \_\_\_\_\_

Straße, Nr.: \_\_\_\_\_

PLZ Ort: \_\_\_\_\_

Zahlungsart:

Rechnung

Bankeinzug BLZ: \_\_\_\_\_

Ktnr: \_\_\_\_\_

Kreditkarte (Eurocard +

VISA): Kartennr.: \_\_\_\_\_

gültig bis: \_\_\_\_\_

Unterschrift: \_\_\_\_\_

[www.widola.com](http://www.widola.com)



**SINUS** ULTRALIGHT  
MOTORGLIDER

**AIR CRÉATION**



**FRESH BREEZE**



**Spider XL  
& Twister**

[www.flight-team.de](http://www.flight-team.de)

Vertrieb & Service für Air Création Twin, GTE, Buggy, Clipper, Spider, Twister, Sinus, Storch, Lynx Avionics, Fresh Breeze & GALAXY Rettungsgeräte  
 Vercharterung & Flugschulung: Trike (Spider, Clipper), Dreiachser (Storch, FK9)  
 Motorschirm (3x Fresh Breeze), Minimum und UL-Schleppausbildung  
 Büro: Peter Götzner Hauptstraße 63 D-97258 Ippesheim b. Würzburg  
 Fon: +49 (0)9339-1297 Fax: -99851 Hotline: +49 (0)171-7705492 (tägl. 9-21)  
 Mail: [flight.team@t-online.de](mailto:flight.team@t-online.de) oder [info@flight-team.de](mailto:info@flight-team.de)





## Tannkosh 2006

Wir befinden uns in Höhe dreitausend Fuß MSL kurz vor Tannheim. Es ist Samstag, viertel vor vier. Ein strahlender wolkenloser Tag, und die Luft flirrt vor Hitze. Um kurz vor halb zwei sind wir losgeflogen. Eigentlich wollten wir es früher schaffen, aber wie das immer so ist - bis man alles ordentlich gecheckt und verstaut hat, die Karten parat, den Motor warm.

Um vier ist auf dem Platz in Tannheim eine Flugvorführung geplant. Das heißt: keine Gästelandungen für mindestens 20 Minuten. Ob wir das noch schaffen? Wir melden uns per Funk, gemäß Tannkosh-Sitte, so knapp wie möglich. Die Antwort kommt ebenso knapp zurück: Sierra-Yankee, Piste 0-9. - Perfekt! Das heißt, wir können die Landung noch machen.

Der Luftraum vor uns sieht aus wie eine Autobahn im Ferienseiteverkehr. Auch wenn wir keine Anflugkarte dabei hätten, wäre die Platzrunde wunderbar zu erkennen, denn sie ist mit zahlreichen Fliegern markiert, die genau wie wir im Landeanflug sind.

Ich setze den Anflug fort und baue bezüglich der Reihenfolge auf die Fairness meiner Mitpiloten. Leider ein Fehler. Beim Einbiegen in den Endteil kommt von hinten eine schnellere Maschine und schießt ungerührt an mir vorbei direkt auf die Grasbahn zu. Damit habe ich nicht gerechnet. Ob das jetzt noch hinkommt mit dem Sicherheitsabstand? Oder soll ich abdrehen und es neu versuchen? Soviel Routine habe ich dann doch noch nicht, daß ich das jetzt in zwei Sekunden genau abschätzen könnte. Frank unterstützt mich im richtigen Moment: bleib im Endteil drin, das geht noch. Und so ist es auch. Vor mir setzt nach dem Drängler noch eine größere Maschine auf, dann wir. Als ich gerade von der Landebahn rollen will, röhrt über mir ein großer gelber Doppeldecker vorbei, der im letzten Moment durchstarten muß und dabei fast die Antenne auf meiner Maschine mitnimmt, so niedrig ist er. Über Funk kommt sofort eine knappe, aber resolute Rüge, dann geht der Betrieb normal weiter.

Wir rollen auf dem Seitenstreifen weiter und bekommen von mehreren Lotsen einen Parkplatz zugewiesen, ganz am Ende der Bahn. Das überrascht uns kaum; schließlich ist das Gros der Piloten schon am Freitag und Samstag früh angekommen. Wir klettern aus der Maschine und schieben sie in Position. Die Begrüßung seitens der Lotsen ist direkt herzlich, und sie plaudern ein paar Worte mit uns. Wir erfahren, daß seit Donnerstag bereits über tausend Maschinen gelandet sind. Schon mittags wurde die Marke

überschritten. Und die Landungen gehen noch weiter bis Sunset.

Wir nehmen unsere Taschen aus dem Rumpf und machen uns auf zum Begrüßungszelt. Was für eine Party! rechts und links von uns Hunderte geparkte Flieger. Alle Größen, alle Hersteller, alle Muster unter der Sonne: gewichtskraftgesteuerte Trikes, für die eine weitere Anreise wirklich körperlich anstrengend ist, UL-Dreiechser in rauen Mengen, Gryrokooper, Doppeldecker jeder Größe, Echo-Maschinen, mittelgroße Zweimots bis hin zu gewaltigen Antonovs und Hochleistern, alle sind da. Das hier ist viel eher ein Lebensgefühl als ein Fly-in. Überall herumwuselnde Flight Crews, dazwischen unzählige neugierige Tagesgäste, die mit dem Auto, Motorrad oder Fahrrad gekommen sind, um sich dieses Spektakel anzusehen. Eine Völkerwanderung mit unglaublicher Atmosphäre. Es ist so ein Moment, wo man einfach nur spürt, daß man lebt und am liebsten alle Eindrücke gleichzeitig in sich aufsaugen will.

Wir finden unser Gießener Pilotengröppchen, lassen uns auf einer der Bierbänke nieder und besorgen Getränke. Durch Zufall sitzen am selben Tisch zwei Mitglieder des VDP (Verein Deutscher Pilotinnen), mit denen wir dank ihrer Kleidung gleich ins Gespräch kommen. Wie praktisch so ein T-shirt mit der Aufschrift Aviation needs Women sein kann.

Am Tisch werden erste Geschichten ausgetauscht. Ein UL-Pilot, dessen Maschine bereits in Parkposition stand, hat beim Herumkramen in seiner Kabine aus Versehen das Rettungsgerät ausgelöst. Für die Zeugen des Vorfalls sieht es natürlich witzig aus, als plötzlich die Rakete aus dem Dach schießt und sich dann der Schirm wie eine Decke über die umstehenden Flieger legt. Aber die betroffene Maschine ist danach zunächst flugunfähig, und auch die Nachbarmaschinen werden teils beschädigt.

Eine der über tausend landenden Maschinen bringt es tatsächlich fertig, statt der 0-9 die 2-7 anzufiegen. Der Kabine entsteigt ausgerechnet eine Frau. Mist. Das ist schlecht für die Statistik. Und für ein paar der Männer natürlich Anlass für Häme. Andererseits - wie wir bereits bei der Landung gesehen haben, fliegen die Männer immer mal einen Tick aggressiver und weniger umsichtig, was an jener Stelle unerwähnt bleibt.

*Fortsetzung* ☞

NDURO

# www.schmidtler.de

Hier finden Sie über 200 Seiten Information zum Thema UL Reiseberichte, Technik-Tips, Flugplatzportraits, Zubehör etc.

Auch als Katalog oder CD-Rom

mail : [ul@schmidtler.de](mailto:ul@schmidtler.de)

**Firma Schmidtler Wilhelmstr. 14 80801 München Tel.:089-392817 Fax: 089-390755**

Es werden zahlreiche Kunstflug-Vorführungen geboten. Einzelne Warbirds gleiten mit tiefem Grollen majestätisch über den Platz, Flügelspitzen in Vertikalstellung. Der Ton ist so tief, daß er im Magen vibriert und eine Gänsehaut macht. Kleine wendige Renegades mit kurzen Doppelflügeln fliegen Loopings. Hochleister trudeln effektiv mit weißem und braunem Rauch. Der Nachmittag wird zum Abend, man schwätzt, man lacht, man trinkt, genießt die laue Luft und die gute Stimmung. Letzte Zelte werden aufgebaut. Ein Hotelzimmer kommt für uns nicht in Frage - diesen Event müssen wir direkt unter dem Flügel erleben.

Die Organisation am Platz ist wieder unglaublich. Für alles wurde gesorgt, an alles wurde gedacht, so daß man gar nicht alles aufzählen kann. Eine Schwäche stellt sich allerdings heraus: für die 10.000 Besucher gibt es definitiv zuwenig Toiletten. Im Keller des Hauptgebäudes bilden sich bei den Frauen lange Schlangen und sogar die Männer müssen anstehen, was sie nicht gewohnt sind und dementsprechend mit einigem Murren quittieren. Die ganz wenigen Dixi-Klos, die sonst noch auf der Wiese stehen, sind bald randvoll und praktisch nicht mehr betretbar. Die Mehrheit kann diesen Makel dennoch ohne großen Kommentar verschmerzen. Und das Korn auf den benachbarten Feldern wird in den nächsten Wochen vermutlich besonders gut wachsen.

Am Abend spielt im Hangar eine Band, die die ohnehin schon gute Stimmung noch ausgelassener macht. Piloten aus ganz Europa werden willkommen geheißen, sogar ein tollkühner US-Flieger hat sich am Begrüßungszelt registrieren lassen. Es gibt eine Ansprache der Organisatoren zweiter Generation, Blumen für die erste Generation und ein Feuerwerk zum 30-jährigen Jubiläum des Platzes.

In tiefster Nacht, als die meisten schon in ihren Zelten schlafen, ziehen noch ein paar Betrunkene über den Platz. Sie wollen sich, unvermeidlich in diesem Zustand, von ganzer Seele der Welt mitteilen und brüllen, als gäbe es einen Preis dafür. Aus mehreren umliegenden Zelten murrte es - Ru-he!! - was leider wenig nutzt und die Gegenpartei nur belustigt.

Vor zwei Jahren war ich zum ersten Mal mit in Tannkosh, damals noch als Flugschülerin. Mitten in die Feier platzte ein Sturm mit 40 Knoten Wind. Die Band unterbrach ihr Programm, eine Frau sprang auf die Bühne und schrie atemlos: „Rettet Eure Flieger!“ Danach setzte wie auf Kommando der Regen ein und alles rannte wild durcheinander, um die Flieger festzuzurren, vor allem natürlich die Uler. Zwei der leichtesten Maschinen warf es auf den Rücken. Schließlich troff alles vor Nässe. An Übernachtung im Freien war nicht mehr zu denken. Wir landeten deshalb im Keller des Hauptgebäudes in einem Schulungsraum und fanden uns mit unseren Luftmatratzen unter einem der Schreibtische wieder. Der Raum war feucht und voll und die ganze Nacht schnarchte einer, so daß schließlich vier starke Männer aufstanden und ihn in den Flur hinaus trugen, wo er protestierend unter der Treppe liegen blieb.

In dieser Nacht fällt kein Regen, aber es kühlt so weit ab, daß ich in meinem Schlafsack fürchterlich friere und allen Stoff zu mir heranziehe. Als morgens um fünf die erste Maschine startet (eine große schwere mit röhrendem Motor, so daß es auch wirklich jeder mitbekommt) werde ich dann wieder aus dem Schlaf gerissen. Ich kann zunächst nichts sehen und bilde mir ein, die Maschine starte noch im Dunkeln. Dann schäle ich den Kopf aus meiner Schlafsack-Kapuze und der Irrtum klärt sich auf.

Unser Zelt steht ausgerechnet am Rollhalt der 09, und wir bekommen jeden Start live mit. Spätestens ab sieben Uhr hebt jede Minute ein Flieger ab, und die Nachtruhe ist endgültig vorbei. Mein Nacken ist etwas steif, weil mir die Matratze unter dem Kopf weggerutscht ist. Mein Gesicht ist so zerknautscht wie der Pulli, auf dem ich gelegen habe. Es ist verrückt, aber ich fühle mich erholt und bin bester Laune. Wir ziehen uns an, machen uns kurz frisch und pilgern dann zur Frühstücksbar, wo wir zwei Stunden bei Kaffee und Brötchen in der Sonne sitzen.

Dann beginnt bei den Starts die wirklich heiße Phase: vier, fünf Maschinen in der Minute werden per Handzeichen einfach rausgewunken. Mit Funk halten sich dabei beide Seiten kaum noch auf. Ich staune wieder darüber, wie reibungslos alles läuft und wie lässig der Profifunker (eigens für Tannkosh vom Militär ausgeliehen) das Verkehrsaufkommen meistert. Dreizehnhundert Maschinen werden an diesem Wochenende auf dem Platz gezählt, und es gibt tatsächlich keinen einzigen Unfall.

Wir packen gemütlich die Zelte und unsere Rucksäcke zusammen, machen den Flieger fertig und rollen zum Start. Null Wartezeit, null Komplikationen, um zehn nach elf sind wir wieder in der Luft. Das Wetter ist so warm und sonnig wie am Vortag, und wir genießen den Heimflug nach Gießen als Ausklang dieses wunderbaren Wochenendes.

Sabine Klug

**Quantum 912**

Intercom, Headsets & Helme vom Allerfeinsten für 3A/Trike/GS/GAA vom Weltmarktführer LYNX

**PEGASUS** **LYNX**  
AVIONICS

www.ultraleicht.com  
Trike-Flugschule SKY TEAM / Mengen - 07555-94724