

Deutschlands ultimatives Fliegertreffen hat alle Erwartungen übertroffen. Mehr als 1300 Flugzeuge machten das Fly-in zum Saisonhöhepunkt.



Notam *Notice to Airmen*

■ **190 Piloten verdanken BRS-Rettungssystemen** bislang ihr Leben. Diese Zahl gab das amerikanische Unternehmen in Oshkosh bekannt. BRS geht davon aus, dass es darüber hinaus viele weitere, nicht dokumentierte Rettungen gibt. ■ **Auf dem Verkehrslandeplatz Marl-Loemühle** geht der Flugbetrieb trotz Insolvenz derzeit uneingeschränkt weiter. Seit der Kreis Recklinghausen als Hauptgeigner der aufgelauenen Schulden der Verkehrslandeplatz GmbH nicht mehr ausgleicht, steht die Zukunft des Platzes in den Sternen. ■ **Der Centurion 1.7** ist nun auch für die Piper PA-28-161 in den USA zertifiziert. Die FAA überreichte Thielert Aircraft Engines am 24. Juli die Urkunde zur Ergänzenden Musterzulassung des Dieselantriebs. Für die Baureihen PA-28-140, -150, -160, -180 und -151 werden die Anerkennungen in Kürze erwartet. ■ **Einen Einsatzrekord** verbuchte die Deutsche Rettungsflugwacht (DRF) im Juli. Sie flog 2822 Rettungseinsätze und damit so viel wie nie zuvor in einem einzigen Monat seit Dienstbeginn im Jahr 1973.

Spitzenreiter unter allen 29 DRF-Flugrettungszentren war die Station Nürnberg mit 204 Hubschraubereinsätzen. ■ **Cessnas Citation Mustang** setzt im Rennen um die FAA-Zulassung zum Endspurt an. 1600 Stunden war der sechssitzige Minijet bislang in der Luft, jetzt haben die abschließenden F&R-Tests (Function & Reliability) begonnen. Sollte die vollständige Zulassung noch in diesem Jahr erteilt werden, würde die Mustang ihren Mitbewerbern davonfliegen. ■ **Dass moderne Flugzeuge** der Allgemeinen Luftfahrt leise sind, will die Bürgerinitiative „Aufsteigen mit Fürsty“ am 16. September auf dem Flugplatz Fürstentfeldbruck demonstrieren. Im Verlauf des „Probe-Flugbetriebs“ werden Lärmmessungen durchgeführt, die von Anwohnern und Experten beurteilt und gemeinsam ausgewertet werden. ■ **Extra Aircraft** hat in Oshkosh die neue Leistungsträgerin 300SHP vorgestellt, mit der Pilot Michael Goulian bereits beim Red Bull Air Race in Berlin geflogen war. Die Kunstflugmaschine wurde auf noch mehr Leistung getrimmt

und um 45 kg erleichtert. Unter der Cowling werkelt ein 257 kW (350 PS) starker Thunderbolt-Motor von Lycoming. ■ **Toni Landolt**, Vorsitzender der Swiss Microlight Federation, erhielt von der Schweizer Stiftung „Pro Aero“ die goldene Ehrenmedaille für seine Verdienste um die Ecolight-Einführung. Dies ist die höchste Auszeichnung, die in der Schweizer Luftfahrt vergeben wird. ■ **Die Luftfahrtbehörde der Volksrepublik China** (CAAC) hat die beiden Cirrus-Einmots SR20 und SR 22 im Juli zugelassen. Für das US-Unternehmen aus Duluth, Minnesota, ist Südostasien ein Markt mit großem Wachstumspotenzial. Insbesondere in China gibt es immer mehr Interessenten für die Allgemeine Luftfahrt. ■ **Grünes Licht nach zwölf Jahren:** Mit einem Urteil zu Gunsten des Flughafens Münster/Osnabrück hat das Oberverwaltungsgericht Münster den Weg für eine Verlängerung der Bahn frei gemacht. 1994 wurde der Antrag gestellt. Der Richterspruch hat Klagen zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses abgewiesen.

QUINTETT MIT P3:

Die P3 Flyers aus der Schweiz gaben ihr Debüt in Tannheim. Die Flugzeuge werden von Privatpiloten geflogen (kleines Bild rechts).



Die 2006er Ausgabe von „Tannkosh“ hat alle Erwartungen übertroffen. 1300 Flugzeuge und ihre Besatzungen machten den Platz im Süden Deutschlands zur Partymeile.

Die Welt in Tann

TANNKOSH 2006





EINE TASSE TEE
muss sein, wenn man Brite ist. Julian Firth brachte die geheimnisumwitterte Pembroke zu dem Großereignis.



Text: Martin Schulz, Fotos: Frank Herzog

heim



MEHR GEHT KAUM:
Etwa 1300 Flugzeuge nahmen der Grasplatz während „Tannkosh 2006“ auf. Angrenzende Maisfelder wurden kurzerhand zu Abstellflächen gemacht.

FLUGZEUGE (fast) aller Kategorien, so weit das Auge blickt. Die Atmosphäre in Tannheim ist wohl einzigartig, die Dimensionen sind es jedenfalls.



„Das ist der Wahnsinn“,

könnte der Satz sein, der an diesem Juli-Wochenende auf dem Tannheimer Flugplatz am häufigsten fiel. Das Tannheimer Pilotentreffen, das bislang schon das größte Deutschlands war, hat in der 2006er Ausgabe alle bekannten Dimensionen gesprengt, hat selbst kühne Erwartungen noch übertroffen. Etwa 1300 Flugzeuge wurden auf dem Gelände des Grasplatzes im Südosten Baden-Württembergs gezählt, 450 mehr als im Vorjahr, mehr als doppelt so viele wie im Jahr 2003. 1300 Flugzeuge zur selben Zeit auf einem Flugplatz – hat es das jemals zuvor in Deutschland gegeben?

Es sind aber nicht alleine die abgestellten Flugzeuge, die diesen überwältigenden Eindruck bewirken. Das Tannheimer Flugplatzareal wurde für ein Wochenende zu einem pulsierenden Mikrokosmos rund um das Thema Flugzeug, bestehend aus Campingplatz, Budenstadt, Restaurant, Kontrollturm, Biergarten, Spielplatz, Tankstelle und Konzerthalle.

„Tannkosh 2006“ nahm mehr Fläche in Anspruch als jemals zuvor: In Erwartung eines neuen Besucherrekordes, mit 1000 Flugzeugen war gerechnet worden, hatten die Tannheimer kurzerhand angrenzende Mais-

felder hinzugepachtet und platt machen lassen. Dabei hatte sich schon am Donnerstag angekündigt, dass das Ergebnis wohl vierstellig werden würde. Mehr als 50 Flugzeuge hatten sich da bereits auf dem Platz eingefunden, ein neuer Rekord für den Vor-Tannkosh-Tag.

Zu dem Gewimmel am Boden kam der bienenstockartige Betrieb in der Luft. Alle paar Augenblicke setzte ein Luftfahrzeug auf der Tannheimer Grasbahn auf, unterbrochen wurde der Fluss nur durch die Flugvorführungen.

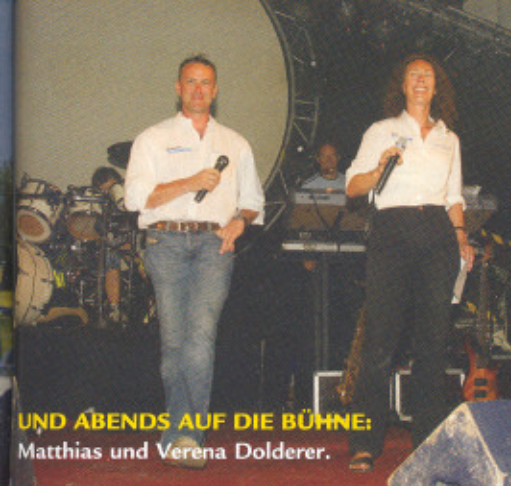
Das Organisationsteam um die Geschwister Verena und Matthias Dolderer hatte sich dieses Mal eine Änderung des Konzeptes überlegt. Das Flugschauprogramm wurde reduziert, um mehr Zeit zu lassen für An- und Abflüge. In den Vorjahren hatte es schon mal Verstimmungen gegeben wegen überlanger Wartezeiten im dicht gepackten Tannheimer Luftraum.

Das Programm hatte es dennoch in sich, wie gewohnt eine bunte Mischung aus eher beschaulichen Einlagen wie Stearman-Vorbeiflügen und knüppelhartem PS-Protzereien, wie sie zum Beispiel Uli Debinski mit seiner Jak 55 zeigt.

Aber das Tannheimer Festival ist ja keine Flugschau im herkömmlichen Sinn und will es auch nicht sein. Der eigentliche Reiz liegt in der wohl einzigartigen Atmosphäre, im Sehen und Gesehenwerden und der Begutachtung der Besucherflugzeuge: Wer ist schon da, und wer dreht als nächstes in den Endteil ein?

Und in dieser Hinsicht ist das Tannheimer Ereignis so etwas wie ein aufgeschlagenes Bilderbuch der Luftfahrtgeschichte. Wer die Reihen der parkenden Flugzeuge abschreitet, stößt alle paar Meter auf einen großen Namen: Bucker, Klemm, Bölkow, Jakowlew, Sokol, Luscombe, Jodel, Stinson, um nur einige zu nennen.

Und natürlich immer wieder Überraschungsgäste, etwa die Messerschmitt Bf 108 aus Reichelsheim, die sich erstmals dem Publikum in ihrem neuen, blauen Gewand zeigte. Die Taifun blickt auf eine bewegte Vergangenheit zurück, sie ist die älteste flugfähige Messerschmitt. In ihrem Geburtsland ist sie erst wieder seit dem Sommer 2003 beheimatet. Die 40 Jahre davor hat sie in Dänemark verbracht, liebevoll gepflegt und selten geflogen. Eine private Haltergemeinschaft hatte sie dort ausfindig gemacht, gekauft und per Tief-lader nach Deutschland geholt. Das schöne blaue Kleid nebst D-IFBW-Kennung ist nach dem Vorbild von Willy Messerschmitts Vorführflugzeug gemacht, angefertigt wurde es in der Lufthansa-Werft in Hamburg.



UND ABENDS AUF DIE BÜHNE:
Matthias und Verena Dolderer.



SCHÖNE, SELTENE
Flugzeuge wie die Bucker-Nachbauten sind in Tannheim eher die Regel als die Ausnahme.



BENNO HERRMANN und seine Mitstreiter hatten die Messerschmitt Bf 108 Taifun mit ihrem neuen blauen Dekor mitgebracht.

Für den Vortrieb und das klassische 30er-Jahre-Klangbild sorgt ein originaler Argus-V8 mit 12,7 Litern Hubraum, der 240 PS bei 2000 U/min abgibt und sich dies mit einem Liter Treibstoff pro Minute vergelten lässt.

Wie das so ist mit Flugzeugveteranen, die durch mehrere Hände gegangen sind: Manches ist verändert worden, und nicht alles ist so, wie es sein sollte. Einen originalen P7-Verstellpropeller wollen die Besitzer ihrer Taifun noch gönnen. Dass er noch nicht dran ist, hat sie jedenfalls nicht davon abgehalten, nach Tannheim zu kommen.

Seinen Antrittsbesuch absolvierte auch ein Flugzeug, das wohl kaum jemand kennt: die Percival Pembroke. Wie der distinguierte Name vermuten lässt, stammt die Zweimot aus dem Vereinigten Königreich. Die Lebensgeschichte dieses Flugzeugs dürfte Stoff für einige Thriller bieten. Zur Zeit des Kalten Krieges überflog sie, mit bis zu fünf Kameras im Rumpf, von Wildenrath aus einmal wöchentlich auf dem Weg nach Berlin das Territorium der DDR. Durch diese Missionen erhielten die Westalliierten zum Beispiel ein genaues Bild von den Vorbereitungen der Warschauer-Pakt-Truppen zum Einmarsch in der Tschechoslowakei im Sommer 1968.

Bis 1988 blieben die Pembrokes bei der Royal Air Force, dann wurden sie ausgemustert. Die Pembroke, die nach Tannheim kam, gehört der Klassikersammlung der Chartergesellschaft Air Atlantique. Der Innenraum ist nicht restauriert und verströmt wunderbares 50er-Jahre-Flair. Auch Margaret Thatcher hat hier schon gesessen, wie Pilot Julian Firth zu berichten wusste. Der Brite war sichtlich begeistert von dem Fliegerfestival im Süden Deutschlands: „So etwas haben wir in Großbritannien nicht.“ Und er versprach, im nächsten Jahr mit der Pembroke wiederzukommen. Nicht alleine allerdings, sondern in Begleitung der Avro Anson und der de Havilland Dove aus dem Bestand von Air Atlantique.

Ihr Tannheim-Debüt gaben auch die P3 Flyers aus der Schweiz. Die Schweizer zeigten, dass man sich mit der behäbig wirkenden Pilatus P3 sehr ästhetisch in Formation bewegen kann. In der Tat ist der ehemalige Militärtrainer, wie Teamsprecherin Andréa Lindi erklärte, schwierig in der Formation zu fliegen. Fünf mal 1575 Kilogramm sind in die Luft zu wuchten, bevor das Programm beginnen kann. Dabei leistet der Lycoming der Pilatus vergleichsweise bescheidene 260 PS.

Daher geht's bei den Schweizern auch nicht so aufdringlich hektisch zu. Wohl deswegen ist es ausgesprochen schön anzusehen, was das Quintett aus dem Tessin am Himmel vollführt.

Im Jahr 2001 haben sich die Schweizer, alleamt Privatpiloten, zu einem Team zusammengefunden. Sie bilden die einzige Formation, die mit dem Pilatus-Ganzmetalltieflieger fliegt. In Deutschland war die Patrouille, wie die Schweizer sagen, bislang fast nie zu sehen, in dem neuen Fünferverband noch nie.

Eine ganze Menge Premieren und Überraschungen also bei der 2006er Edition von Tannkosh – plus Teilnehmerrekord.

Kein Wunder, wenn sich die unermüdliche Mitorganisatorin Verena Dolderer, die während dieses Wochenendes niemals zu schlafen schien, noch Tage später wie berauscht fühlte von dem Großereignis: „Die Bilder von der Flightline sinken so langsam erst richtig ein, vor allem weil viele von uns jetzt erst anhand der Bilder sehen, wie der Platz von oben ausgesehen hat. Man bekommt eine Gänsehaut!“

Vielleicht war „Das ist der Wahnsinn“ doch nur der zweithäufigste Satz, der an jenem Wochenende in Tannheim fiel. Der häufigste war wohl:

„War super! Bis zum nächsten Mal!“