



Groß, größer, Tannkosh! Auch in diesem Jahr fanden sich fliegende Gäste aus ganz Europa in Tannheim ein. Hier ein Blickfang der Flugschau: eine P-38 der »Flying Bulls« aus Salzburg

FLY-IN IN TANNHEIM

Die größte Airshow Europas

Die gesamte europäische Luftfahrt-Szene ist von Duxford »besetzt«. Ganz Europa? Nein! Ein von unbeugsamen Germanen bevölkerter Flugplatz ist jedes Jahr Veranstaltungsort der größten Airshow Europas – so auch 2013

Von Wilfried Birkholz

Nach nunmehr einem Jahr hatten es Piloten und Luftfahrt-Freunde schon nicht mehr abwarten können, sich auf den Weg nach Tannheim zu machen, dem mittlerweile größten Fly-In Europas. Die überwältigende Größe dieser Veranstaltung war es auch, die ihr den Spitznamen »Tannkosh« eingebracht hat, eine Zusammensetzung aus »Tannheim« und »Oshkosh«. Letz-

teres ist der Name des Veranstaltungsortes der größten Airshow der Welt (s. Seite 62).

Schon unter der Woche und bei herrlichem Wetter schwebten viele Privatpiloten auf dem in Baden-Württemberg gelegenen Flugplatz Tannheim ein, um sich in aller Ruhe noch ein schönes Plätzchen für das große Fest der Flieger zu sichern. Für viele Piloten heißt dies auch, unter der Fläche zu campieren, um so einen

Hauch von Freiheit und Unabhängigkeit zu spüren. Hektisch geht es nur im Umfeld des Flugplatzes zu, wo noch vieles vorbereitet werden muss, um die Gäste zu versorgen und ihre Sicherheit zu garantieren. Für diesen Zweck arbeitet sich eine kleine Armee von eventerprobten Freiwilligen nach einem ausgeklügelten Plan Meter für Meter über das Flugplatzgelände. Hier ist vor allem viel Improvi-

sationstalent gefragt. So müssen die Helfer über 100 Ausstellern und Händlern ihre Plätze zuweisen und viele Kilometer an Versorgungskabeln verlegen.

Atemberaubender Kunstflug

Rund 1400 Flugzeuge hatten in diesem Jahr den Weg zum Fly-In gefunden. Vom einsitzigen UL, vielen Gyrokoptern, wundervoll restaurierten Oldtimern bis hin zu den modernsten Maschinen der Echo-Klasse war diesmal wieder alles vertreten, was das Fliegerherz höher schlagen lässt. Auch das Flugprogramm bediente sämtliche Vorlieben der Zuschauer zur Genüge. So demonstrierten gleich drei Spitzenpiloten dem begeisterten Publikum abwechselnd rasanten Kunstflug: Tannkosh-Initiator und Ex-Red Bull-Airrace Pilot Matthias Dolderer mit seiner Edge 540, Urs Vogelsang mit einer VOTEC 351 und Henry Bohlig, der noch mal aus dem Cockpit seiner Extra 300 in die MDM-1 »Fox« umgestiegen war und lautlosen Segelkunstflug in höchster Perfektion zeigte. Nicolas Ivanoff, langjähriger Weggefährte von Matthias Dolderer beim Red Bull-Airrace, glänzte mit seiner spektakulären Choreographie in seiner Edge 540 ebenso wie Martina Kirchberg, die mit ihrem Swift S1-Segelflugzeug am Abendhimmel ihre Flugfiguren mit raffiniert dosierter Pyrotechnik untermalte. Eine Kunstflugeinlage der besonderen Art boten Ralf Niebergall (Mr. Marchetti) und sein Sohn Nico. Vater Ralf in seiner SF-260 und Junior Nico mit einer exakten Kopie der »SIAI« als RC-Flugmodell versetzten das Publikum ins Staunen, als sie mit ihren Flugzeugen eine saubere Synchronvorführung an den Himmel über Tannheim zauberten.

Auch die »Tante Ju« gibt sich die Ehre

Ein prominenter Gast, den auch der Flugzeuglaie sofort erkennt, kündigte sich schon aus der Ferne durch einen satten Sternmotorenklang an. Die Ju 52, besser bekannt als »Tante Ju«, landete nach einigen Überflügen in Tannheim und wurde sofort von einer großen Menschentraube umlagert. Der Faszination, die dieses 75 Jahre alte Flugzeug immer noch ausstrahlt, kann sich wohl kaum einer entziehen.

Besonders spannend wurde es, als die bekannte BL-Piper-Staffel in enger Dreierformation über dem Platz ihre Runden drehte, um dann urplötzlich wie ein Insektenschwarm einem auf den ersten Blick nicht gleich zu erkennenden Ziel hinterherzujagen. Abgesehen haben es die Piloten aber nur auf harmlose Luftballons, die es galt, mit dem Propeller zum Platzen zu bringen. Die hohe Trefferquote war schon beeindruckend. Eine fliegerische Meisterleistung, die den Spaß nicht zu kurz kommen ließ und manchen Zuschauer zu einer spontanen Wette verleitete.

Europa zu Gast in Tannheim

»Eurokrise«? Nicht in Tannheim! Zur größten Airshow Europas fanden sich Luftfahrt- und Oldtimer-Freunde aus aller Herren Länder ein und präsentierten ihre fliegenden Schätze, wozu etwa die irische D.H.84 Iolar (Adler) gehörte oder die P-38 aus dem nahen Österreich.



Die P-38 Lightning aus Salzburg war der Star in Tannkosh



So schick reiste man schon in den 1930er-Jahren. Die de Havilland D.H.84 wird von der irischen Aer Lingus Foundation betrieben



Ein weiterer Gast von den britischen Inseln: die D.H. Tiger Moth



Walter Klocker ist mit seiner top restaurierten Morane Saulnier MS 317 schon mehrmals in Tannkosh eingeflogen



Wie man sieht, haben die Jungs vom fliegenden Personal richtig Spaß bei der Öffentlichkeitsarbeit



So sieht wohl der Fliegerhimmel aus: Tragflächen und Motoren, so weit das Auge reicht. Gelandet werden darf natürlich auch mit Gleitschirm



»A Maß Bier« gehört ebenso zur Feierlaune wie ein ausgefallenes Outfit



Zwei Schönheiten, die gut zusammenpassen. Die junge Dame vom Festzelt-Service hatte allerdings mehr Bewegung, denn die P-38 war nur im Staticdisplay zu bewundern



Die Flying Bulls verfügen über ein ausgezeichnetes Team an Fluggerätemechanikern. Hier der »Erste Wart« bei der Arbeit an der P-38

Seit 1983 gehört die Harvard 4 M (T-6) zum Inventar des fliegenden Museums in Großenhain



Fliegerromantik: In Tannheim fühlt sich jeder Flieger wie zu Hause



Genau wie das große Vorbild Oshkosh bietet auch Tannkosh faszinierende Einblicke in die Welt der Flugzeugmotoren

Bei all den Attraktionen, die während des dreitägigen Fly-Ins am Boden und in der Luft geboten wurden, ging der Puls bei vielen noch einmal um einige Schläge höher, als Moderator Peter Waldmann endlich den Anflug der P-38 Lightning von den Flying Bulls ankündigte. Zum ersten Mal berührte das Fahrwerk dieses extrem seltenen Warbirds mit Raimund Riedmann am Steuer Tannheimer Boden und gehörte somit zu den absoluten Highlights dieser Veranstaltung. Weder die Heavy-Metal-Freunde noch diejenigen, die mit Flugzeugen aus der Zeit des Zweiten Weltkrieges sonst nicht viel am Hut haben, ließen es sich nehmen, von dem spiegelblank polierten Vogel ein besonders schönes Foto zu machen. Sicherlich gehörte die P-38 an diesem Wochenende zu den am häufigsten fotografierten Flugzeugen.

Unglücklich verlief hingegen der Samstag, als der Nachbau des berühmten Udet »Flamingo« beim Start in Schwierigkeiten geriet und in ein am Pistenrand abgestelltes Flugzeug raste. Drei Personen wurden hierbei verletzt, worauf man den Flugbetrieb zunächst komplett einstellte. Erst gegen Abend, als sich

Loops zu fliegen. Beide konnten in diesem Zeitfenster die Flugfigur 18-mal umsetzen.

Auch die Bundeswehr zeigte in diesem Jahr wieder Flagge. Und so wanderten unzählige Besucher durch die Rümpfe einer Transall, eines CH-53 Transporthubschraubers und einer »Seaking«. Viele Kinder standen

» Die P-38 gehörte zu den am häufigsten fotografierten Flugzeugen. «

herausstellte, dass die Verletzungen des aus Großbritannien stammenden Besuchers nicht so schwerwiegend sind, fand die »Looping Battle« statt. Matthias Dolderer mit seiner Edge 540 und Rainer Wilke mit einem Bo 105 Heli stellten sich der Herausforderung, innerhalb von drei Minuten möglichst viele

Schlange, um sich von der Crew eines Bell UH-1D SAR Hubschraubers das Rettungsgeschirr umlegen zu lassen. Tannkosh ist und bleibt ein einmaliges Erlebnis, und nahezu alle, die dabei gewesen sind, dürften sich einig gewesen sein: Das nächste Mal sind wir selbstverständlich wieder mit von der Partie! ■

■ Startunfall beim Massenstart

Neben den üblichen Seriengeräten finden sich in »Tannkosh« immer wieder reizvolle Klassiker. Etwa die bildschöne Reproduktion des BFW U 12 Flamingo, gebaut und betrieben vom Oldtimer-Segelflugverein München (OSVM).

An jenem Samstag, dem 24. August, denken viele Tannkosh-Teilnehmer schon frühzeitig an den Heimflug; eine Schlechtwetterfront ist angekündigt. Gestartet wird in kurzen Abständen, um den enormen Andrang wartender Maschinen zu bewältigen. Auch der mit zwei Mann besetzte Flamingo rollt endlich auf der Piste 09 an, kommt aber nur ein paar Meter hoch, hängt schief, sackt durch und setzt wieder auf.

Zum allgemeinen Entsetzen gerät der bockende Oldie völlig außer Kontrolle und bricht am Boden nach links aus. Drei Zuschauer werden buchstäblich beiseitegefegt und verletzt; ein geparkter Motorsegler steht plötzlich ohne Leitwerk da. Das linke Tragflächenpaar der BFW U 12 wird abgerissen, dann stellt sich der Doppeldecker mit noch laufendem Motor auf die Nase. Der 78-jährige Pilot und sein Begleiter im vorderen Sitz können den lädierten Klassiker ohne sichtbare Blessuren verlassen. Der Flugplatz wird für zwei Stunden geschlossen.

Der Unfallhergang ist erstaunlich gut dokumentiert worden, auch in bewegten Bildern. Schon bald wird gemutmaßt, die Re-pro sei beim Abheben noch zu langsam gewesen; auch die Wirbelschleppen der kurz vorher gestarteten Maschine hätten ihren Teil zu dem Startunfall beigetragen, heißt es. Aber: Noch liegt der Flugunfallbericht der Sachverständigen nicht vor! Die beschädigte Maschine wird sehr bald wieder freigegeben und befindet sich derzeit in der OSVM-Werkstatt in Neubiberg.

Die Geschichte dieses rundum gelungenen Nachbaus mit dem historischen Kennzeichen D-1202 reicht bis ins Jahr 1994 zu-



So etwas tut jedem Flieger weh: der Unfall mit der Udet »Flamingo«



Hier wird der Rohbau der Flamingo abgenommen
Foto Sammlung Bartmann

rück. Auf der Wasserkuppe flog bereits die baugleiche D-EOSC, wenn auch mit auffallend unpassendem Lycoming-Boxermotor.

Gut 8500 Baustunden später, im Dezember 2004, wurde die D-EOSM (W.Nr. 1785) als Einzelstück in der »Experimental«-Klasse in Oberpfaffenhofen eingeflogen und im Jahr 2005 feierlich auf den Namen »Willy Messerschmitt« getauft. Sicherlich auch eine Referenz gegenüber dem Dauerleihgeber des Siemens Sh 14-Sternmotors, der Messerschmitt-Stiftung – obwohl der progressive Konstrukteur von den Bayerischen Flugzeugwerken (BFW) für den »antiquierten« Nachlass des Udet-Flugzeugbaus, einen Entwurf

von Hans Herrmann, bekanntlich nicht viel Sympathie empfand ...

Standort des neuen Flamingo seit 2006: die Flugwerft Schleißheim bei München, wo die DVS einst ausgiebig auf der braven U 12 geschult hat. Erst wenige Wochen vor dem Unfall hatte der Flamingo auf dem Schleißheimer Oldtimer Fly-In die Zuschauer begeistert.

Noch flog der Nachbau mit einer Vorläufigen Verkehrszulassung (VVZ), die den Flugbetrieb einschränkt. Bei dieser Gelegenheit wurde die Re-pro von Helmut Fendt, Leiter für Musterzulassungen beim LBA, geflogen. Fendt hatte nichts an dem Flugzeug auszusetzen und stellte in Aussicht, die endgültige Verkehrszulassung schon bald zu erteilen.

Diese ist jetzt freilich wieder in unüberschaubare Ferne gerückt. Immerhin: Gerade weil der Flamingo noch mit einer VVZ betrieben wurde, hat der Verein (als Halter und Hersteller) noch die Möglichkeit, die Maschine in Eigenleistung wieder aufzurüsten; sonst wäre ein teurer Fachbetrieb erforderlich gewesen. Und dass es so geschehen wird, daran lässt Hans-Peter Fehrenz (70), Leiter der OSVM-Motorflugsparte, keinen Zweifel. Er freut sich über den Rückhalt aus der Oldtimer-Szene. Fehrenz: »Alle wollen den Flamingo wieder fliegen sehen!« Bislang stehen im Bordbuch nur 90 Flugstunden und 190 Landungen.

Vor dem Wiederaufbau müssen noch einige Versicherungsfragen geklärt werden, und freilich hat auch die Messerschmitt-Stiftung ein Wörtchen mitzureden. Klar auch, dass der angeschlagene Sh 14 zu den Motorenprofis muss. Beim Verein sollen sich fünf bis sechs Leute um die Zelle kümmern. Für die knifflige Herstellung eines neuen Dural-Flügelstiels braucht man Firmenhilfe. Fehrenz zuversichtlich: »Schon zur nächsten Saison könnte unser Flamingo wieder dabei sein!« Stefan Bartmann