

Flügel

Das Magazin

Impressum

Verlag

Flying Pages GmbH

Anschrift

Flying Pages GmbH
Rosi Berkemeier-Raskop
Postfach 10 01 69
D-10561 Berlin
Tel.: D-030/34 70 91 23
Fax.: D-030/34 70 91 24

Redaktion

Willi Tacke (V.i.S.d.P.)
Bettina Cosima Larrarte
Carolin Rochelt

Mitarbeiter

Rosi Berkemeier-Raskop, Martin Berkemeier, Peter Falb, Knut Jäger, Toni Ganzmann, Peter-J. Hartwig, Klaus Köhmstedt, Ilia Krilov, German Larrarte, Johann Raskop, Wolf Schneider, Bernd Schmidtler, Julia Tacke, Philippe Tisserant

Internet

<http://www.Flying-Pages.com>
E-Mail: Rosi@flying-pages.com

Druck

Resch Druck GmbH, Meiningen,
gedruckt auf chlorfrei
gebleichtem Papier mit
50 Prozent Recyclinganteil

Vertrieb:

IPS Meckenheim /
Postvertriebsstück

Die Redaktion behält sich die Kürzung und Bearbeitung von Beiträgen und Leserbriefen vor. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos und Illustrationen übernimmt der Verlag keine Haftung.



16

Die Fantastischen Vier live in den USA! Und: Was das Mega-Meeting in Oshkosh mit Woodstock gemeinsam hat ...



14

Tannkosh 2005:
An die 1000 Flugzeuge kamen zu Europas größtem Fly-In.



48

Les Folies: Europas verrücktestes Motorschirmtreffen in Frankreich.

Tannkosh 2005

Rekord: 1100 Flugzeuge

Was für die Amerikaner ihr Oshkosh, ist für die Deutschen ihr Tannkosh. Vom 15. bis 17. Juli traf sich in diesem Jahr wieder die halbe Fliegerwelt auf dem privaten Flugplatz Tannheim der Familie Dolderer im Süden unserer Republik.



Höhepunkt des interessanten Flugprogramms: das weltweit einzige aktive Frauen-Wingwalking-Team.

Campingfeeling unterm Quicksilver inklusive Gasflasche, Cowboyhut und Ketchup. Wenn das kein Leben ist ...

Ausgelastet: Die Spezialisten vom Tower hatten nicht nur am Sonntag alle Hände voll zu tun.

Das Ziel von Verena und Matthias Dolderer, in diesem Jahr die 1000er Marke der einfliegenden Flugzeuge zu erreichen, wurde übertroffen – mehr als 1100 Flugzeuge wurden am Ende gezählt!

Während im letzten Jahr noch links der Landebahn einreihig und rechts davon zweireihig abgestellt wurde, waren es in diesem Jahr links doppelreihig und rechts zum Teil vierreihig. Selbst dieser Platz reichte noch nicht aus. Bereits am Samstagmittag mussten die anliegenden Felder

vor der Landebahn noch mitgenutzt werden.

Die Renegades waren wieder als komplette Flotte angetreten. Auch konnten Ultraleichte aller Hersteller und Kategorien bestaunt werden, ob es sich um die alljährlich hier antreffende CT-Truppe mit ihrer bekannten Lila-Kuh-CT handelt oder die Zebra-Zenair ebenso wie die MOMI-Zephyr aus Saarmund. Selbstverständlich waren auch FK 12, C 42 und Sunny zugegen, sowie eine Silent, die von Wolfgang Dallach ausgeliehen wurde, um am Flugprogramm teilnehmen zu können.

An diesem Wochenende zeigte sich auf dem Flugfeld in Tannheim die ganze Vielfalt der UL-Typen, vom Quicksilver, den es bereits seit 1971 gibt, bis hin zur Replika ME 109, von der bisher nur eine einzige Maschine fliegt. Auch die endlich in Deutschland zugelassenen Gyros waren zum erstenmal eingeflogen.

Der Wettergott war den Tannheimern auch in diesem Jahr wieder wohl gesonnen. Die Gewitter jagten einander hinterher und umkreisten den Flugplatz. Trotzdem war der Flugbetrieb, bis auf wenige Ausnahmen, immer möglich. Zudem gab es genügend Unterstellmöglichkeiten unter den zahlreichen Flügelflächen, wenn sich doch einmal kleinere Regenschauer direkt auf den Flugplatz verirrten.



Flugzeuge, nicht nur zur Show, sondern als nützliches Utensil. Als Unterschlupf vor Regentropfen ...

... und als ideale Aussichtsplattform, als die Sonne wieder erschien, beziehungsweise der Mond langsam aufzog.

Von Hagen nach Tannheim: mit Trike und Banjo im F-Schlepp



Zuerst war die Frage, irgendwann im letzten Winter: Kennst Du eigentlich den Flugplatz Tannheim - Tannkosh? „Nein“. Am Freitag, den 15. Juli 2005 lernte ich ihn gegen 21 Uhr aus 1000 Meter Höhe nach zirka 430 Kilometer Flugstrecke kennen.



Der Wettermann sagte für diesen Tag örtliche Gewitter mit Schauer an. Dieses bestätigte sich auch schon bei der Fahrt zum Startflugplatz Hagen, wo ich in 15 Kilometer Entfernung schon durch so ein Gewitter durch musste. Der Flugplatz blieb aber trocken und rechts vom Kurs sah es auch wieder besser aus.

Die Entscheidung zum Fliegen ist dann gefallen, auch mit der Gefahr, große Umwege in Kauf nehmen zu müssen. Die ersten 100 Kilometer waren teilweise sehr bockig, so dass ich zum ersten Mal mit Vollausschlägen am Höhenruder korrigieren musste, mit dem weiteren Ergebnis, blaue Flecken durch das umgehängte Funkgerät zu bekommen. Westlich von Frankfurt bot uns das Wetter ein sehr schönes Panorama: Östlich vom Kurs Schauer aus einer Überentwicklung und westlich ein Gewitter, aus dem in einem 30-Sekundentakt die Blitze zischten. Unter uns dampften die Wälder. Der Kurs ging an Mainz vorbei mit einer Zwischenlandung zum Tanken in Heppenheim. Nach kurzer Pause (Überent-

wicklung von hinten) machten wir uns weiter auf den Weg nach Tannheim, mit Kurs durch den Odenwald, östlich an Stuttgart vorbei. Von nun an wurde das Wetter immer schöner und die Turbulenzen immer schwächer. Jetzt war uns klar, das wir das Ziel doch erreichen. Der Landeanflug auf Tannheim war ausnahmslos angenehm, auch wenn es an einen Flugzeugträger erinnerte. Es waren ja schon zirka 400 Flugzeuge da, die links und rechts der Landebahn in mehreren Reihen parkten.

Der Rückflug begann am Sonntagmorgen um acht Uhr mit einem ersten Stopp nach 40 Kilometern zum frühstücken in Blaubeuren. Anschließend ging es bei schönstem Segelflugwetter, aber mit 20 Knoten Wind von links vorne in Richtung Aschaffenburg. Nach dem geplanten Zwischenstopp zum Tanken und Eis essen sprang der Motor nicht mehr an und wir mussten bei bestem Flugwetter mit dem Zug nach Hause fahren. Aber die ganze Aktion war ein Erlebnis fürs Leben, mit Bildern die wir nie vergessen werden:

Gewitterwolken, blaue Flecken, Flugzeugträger und Döner am Bahnhof in Aschaffenburg.

Infos über das UL-Segelfliegen gibt es beim DULSV, Tel.: +49(0)4331 / 92419,

Internet www.dulsv.de

Jens Neumann ☐



Am Ziel in Tannheim: DULSV Mitglieder Jens Neumann (links, Banjo) und Herbert Zimmermann (Trike).

Bei den Motorschirmteilnehmern gab es eine Steigerung von 300%, neben dem FLÜGEL-Piloten Johann Raskop waren in diesem Jahr zwei weitere Motorschirmpiloten angetreten. Dies war enttäuschend, da es eine separate Landewiese gab und das Fliegen in der Südplatzrunde ganztägig möglich war, parallel zum normalen Flugbetrieb – und dies ohne Funkpflicht.

Für alle Teilnehmer und Besucher gab es Campingmöglichkeiten direkt am Platz, die auch unsere drei Motorschirmpiloten nutzten.

Der Höhepunkt des durchaus interessanten Flugprogramms war zweifelsohne das weltweit einzige aktive Woman/Woman Wingwalking Team von AirmenBeans mit der Wingwalkerin Peggy Krainz und Verena Dolderer als ihre Pilotin.

Ein weiteres Highlight der Flugshow war eine Cri-Cri, die aus dem Ruhrgebiet angereist war. Dieses Flugzeug ist von einem Modellflugzeugbauer aufgrund einer Wette entstanden: ein Flugzeug bauen zu können, das leichter ist als sein Pilot. Der Pilot wog damals 80 kg, die Maschine 75 kg. Aber sie ist trotzdem kein UL, da es sich um eine Zwei-Mot handelt und die Mindestgeschwindigkeit nicht den Verbandsvorgaben entspricht. Weitere Teilnehmer des Flugprogramms waren Pitts-Piloten, die sich im

Rausch bis zu 8 G negativ und positiv reinzogen. Einige Yaks und die Corsair von Matthias Dolderer mit über 2000 PS zeigten Leistung und Stärke.

Alles in allem war Tannkosh 2005 wieder Fliegerromantik pur, bis in die Abendstunden hinein. Gefeierte wurde schon auf den Tragflächen bis die eigentliche Party anging. Die Stimmung war supergut und es wurde wieder bis in den frühen Morgen hinein getanzt und gesungen. Der Abflug am drauffolgenden Sonntag dauerte fast den

ganzen Tag. Der Tower hatte alle Hände voll zu tun, dies im Minutentakt zu regulieren. Es gab einige Startabbrüche und einige Piloten kehrten wegen Motorproblemen um und landeten wieder. Der Termin für das kommende Jahr steht schon vom 14. bis zum 16. Juli fest. Dann bebt die Luft wieder über Tannheim, zumal der Flugplatz dann auch sein 30-jähriges Bestehen feiert.

Vielleicht wird dann ja die 2000er Marke überschritten ...

Johann Raskop ☐



Flügel-Autor Peter Falb, diesmal mit dem Motorrad unterwegs, im Gespräch mit den drei Motorschirmpiloten.



Boarding-Paß als Eintrittskarte. Wie es sich für eine echte Fliegerparty gehört, gab's Zutritt nur mit gültigem Papier.