

# Cockpit

Das Schweizer Luftfahrt-Magazin Nr. 9/September 2008



Nr. 9/September 2008

## *Civil Aviation*

Madeira im Bild  
BA und Iberia fusionieren

## *General Aviation*

Quo vadis, Thielert?

## *Military Aviation*

Farnborough grösser denn je  
Aserbaidshan rüstet auf  
Herkules in Österreich

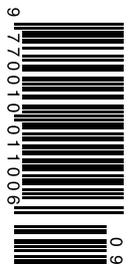
## *Dr. Bruno Stanek*

Zwei-Planeten-Zivilisation

## *Cover Story*

Heli-Importeure – what's new?

Jetzt jeden Monat:  
Wettbewerb!



# Immer schön in einer Reihe, bitte!



## Tannkosh 2008

Das Fly-in von Tannheim ist DER positive Exote unter den Veranstaltungen im deutschsprachigen Raum. Lust und Freude an der Fliegerei stehen im Mittelpunkt – und beides wird mit einer anderswo unbekanntem Leichtigkeit zelebriert. Die Namensverwandtschaft mit Oskosh hat seine Richtigkeit.

Die meisten Fly-in-Veranstalter würden wahrscheinlich bei einem Ansturm von 1302 (!) Flugzeugen die Hände über dem Kopf zusammenschlagen. Nicht so auf dem gemütlichen Platz von Tannheim. Genug Stellplätze, aufgestellte Gäste und viel Erfahrung lassen den Mega-Event schon fast als Routine erscheinen.

### Die Flugleiter richten es

Was locker aussieht, ist Knochenarbeit für die Tannheim-Crew. Im Mittelpunkt des Anlasses steht Verena Dolderer, Chef sur place und jeweils mindestens gleichzeitig in ein Handy und ein Funkgerät sprechend. Bei Verena laufen alle Fäden zusammen, auch aussergewöhnliche Probleme und Begehren werden unkonventionell und effizient gelöst. Verena und Bruder Matthias – Mitorganisator und Displaypilot – stehen unzählige Helfer zur Verfügung, die bei Regen (Donnerstag/Freitag) und Hitze (Samstag/Sonntag) mit Humor und Einsatz auch locker einen Zwölfstundentag lang auf Posten sind.

Nicht zu sehen sind die Flugleiter im Turm von Tannheim, die aber einen ganz besonders wichtigen Teil der Organisation sind. Einen Tag in den Funk hören,

ist schon die Reise nach Tannkosh wert! Das Fly-in lebt von seiner Vielfalt – Vielfalt heisst fliegerisch, dass vom Trike bis zum Warbird alle denselben Flugplatz anfliegen – keine einfache Aufgabe, die unterschiedlichen Fluggeräte zu koordinieren!

Der Schreibende hat zwei Tage den Funk mitgehört – am dritten stand ein Besuch auf dem Tower an. Herbert Tafler und Dieter Köhn standen Red und Antwort; beides Proficontroller mit zi-

viler und militärischer Lizenz und tätig in der Ausbildung militärischer Flugverkehrsleiter.

### Disziplin und Freundlichkeit

Wer sich nach Tannkosh aufmacht, sollte zuerst die Anflugregelung im Internet abrufen. Aber gefehlt – scheinbar hat sich nicht jeder Pilot zuvor klug gemacht. Da immer wieder Displays stattfinden, werden ankommende Piloten in vorbestimmte Warteräume eingewiesen. Zwei Warteräume waren publiziert, aufgeteilt für langsam fliegende ULs (West) und schnellere Maschinen (Nord). Allerdings sind auch innerhalb dieser Kategorien die Geschwindigkeitsunterschiede gross. In den Warteräumen staffeln die Piloten vertikal und horizontal selbst,



Linke Seite oben: Die legendäre Me-262 der Messerschmittstiftung aus Manching (EADS) besuchte Tannheim am Freitag. Dieser Nachbau stammt aus Paine Field, Everett (USA) und wurde bis auf die Triebwerke originalgetreu nachgebaut.

Linke Seite unten: Das Zelt von Red Bull ist der Mittelpunkt und Anlaufstelle für ankommende Piloten.

Rechts: Das rumänische Kunstflugteam «Iacari» mit Dan Stefanescu und Ioan Postolache auf Jak 52-TW. Engste Abstände (bis 2 m) zeichnen das Programm aus. Die TW-Version unterscheidet sich gegenüber einer «normalen» Jak 52 hauptsächlich durch das Spornrad, ca. 30% mehr Flugleistung und einen Dreiblattpropeller.

Foto: Wolfgang Block



Selbstverantwortung und Luftraumüberwachung sind in dieser Phase des Anflugs ganz besonders gefragt. Die Basis ist also die Disziplin, diese war (fast) durchwegs gut; sicher gab es manchmal auch ein Maulen («ich bin jetzt schon 34 Minuten im Warteraum!»), wenn Warteschlangen gezogen werden mussten – einige Piloten kamen so an ihre Sprit- und physischen Leistungsgrenzen (Toilette!).

Solche Situation erledigten die Flugleiter mit Humor und Nachsicht: Tannkosh lebt davon, dass Profis wie Jungpiloten zu Besuch kommen. Flugleiter Dieter Köhn: «Ein falsches oder beherrschendes Wort verursacht nur Stress. Das versuchen wir zu verhindern.» Obwohl sich jede ankommende Maschine vor dem Einflug mit Kennung meldet, sind diese im späteren Anflugverfahren irrelevant. Wer schon vor dem Einfliegen in die Meldezone den Funk mitgehört hat, weiss, wie der Hase läuft. Aber auch hier hatten nicht alle Piloten ihre Hausaufgaben gemacht.

### Der Rush in den Gegenanflug

Ist der Flugplatz nach einem Display wieder frei für ankommende Maschinen, so rufen die Flugleiter den Warteraum auf, in den End- oder Gegenanflug einzufliegen. «Immer schön in einer Reihe, bitte!» heisst dann die Anweisung. Ein imponantes Schauspiel, wenn sich 20 Flugzeuge auf den Pistenanfang zu bewegen – theoretisch in einer Reihe – mit den unterschiedlichen Geschwindigkeiten aber auch überholend, ausweichend, durchstartend... Grundsätzlich sollten langsame Flugzeuge nach der Pistenmitte aufsetzen, so können zumindest zwei Flugzeuge gleichzeitig landen. Die Regel, dass die Piste frei sein soll, muss hier der persönlichen Einschätzung des Piloten weichen: Geht es so, oder geht es

nicht? Anweisungen und Freigaben gibt es beim Anflug keine mehr. Wird ein Flugzeug trotzdem vom Tower aufgerufen, dann mit «roter Hochdecker im Endteil» oder «Trike im Gegenanflug». In dieser Phase des Anfluges – von den Flugleitern mit dem Feldstecher überwacht – muss die Frequenz für die Flugleiter frei bleiben. Trotzdem wurden immer wieder Meldungen wie «D-Mxxx im kurzen Endteil» oder «H-Pxxx im Gegenanflug» abgesetzt – überflüssig und störend! Sprechfunk gelernt ist zwar gelernt, in Tannkosh lernt man aber Neues dazu.

Am Funk wird selbstverständlich auch Englisch gesprochen. Da UL-Piloten in Deutschland über kein Funksprechzeugnis verfügen (auch nicht in deutscher Sprache), ist die typische Phraseologie nur teilweise gegeben. Aus Verständnisgründen mit anderen Piloten ist den Schweizer Gästen in Tannkosh geraten, ebenfalls deutsch zu parlieren – obwohl vielen Wörter wie Endteil, Gegenanflug oder Queranflug nicht so geläufig sind. Grundsätzlich: je weniger sprechen, je besser; zurücklesen ist nicht gefragt, eine kurze Bestätigung reicht aus.

Dass der Anflug unter solchen Umständen nicht ganz stressfrei ist, bewies eine Schweizer Pilotin: im Anflug unsicher und darum von den Flugleitern besonders aufmerksam begleitet, liess sie nach dem Aufsetzen der Maschine alle anderen Piloten an ihrer Erleichterung teilhaben; sie hatte wohl den Intercom- mit dem Funkknopf verwechselt. Aber auch dieses Malheur – leider die Frequenz blockierend – wurde von den Flugleitern mit Humor quittiert.

Trotz Rush hour wie auf keinem anderen Flugplatz oder Flughafen Deutschlands schauen die Profis am Mikroskop auf vier unfallfreie und interessante Tage zurück. Bescheidenheit pur: Das von mir ausgesprochene Kompliment gaben sie

umgehend an die Pilotinnen und Piloten zurück.

### Fly-in Charakter bleibt

Ist Tannkosh zwischenzeitlich auch zur veritablen Kleinmesse angewachsen – der Charakter eines Fly-ins bleibt jedoch weiterhin bestehen. Das gemütliche Zusammensein steht im Mittelpunkt; die abendlichen Partys im Hangar oder Festzelt sind legendär. Auch ein einstündiger Stromausfall beim freitäglichen Fest im Zelt konnte der Stimmung keinen Abbruch tun – im Gegenteil. Zum besonderen Charme der Veranstaltung gehört, dass noch immer ein grosser Teil der Teilnehmer im Kleinzelt unter der Tragfläche nächtigt. Wer stösst sich schon an nasenfüssigen, an nächtlich unsichtbaren Zeltschnüren?

Im Gegensatz zu Airshows existiert kein fester Zeitplan für die Flugvorführungen – das Gezeigte am Himmel steht aber jeder guten Airshow in nichts nach. Und letztlich sind auch die ein- und ausfliegenden Flugzeuge Teil der Show. «Immer schön in einer Reihe, bitte!»

Max Ungricht



Foto: mt

Die ATC-Crew auf dem Tannkosh-Tower: Herbert Tafler (links) ist auch als Controller im Memmingen anzutreffen, Dieter Köhn seinerseits in Neuburg an der Donau. Ihr Hauptbetätigungsfeld ist aber das Ausbildungszentrum der Militärischen Flugsicherung der Bundeswehr (AusbZMiFS) in Kaufbeuren.