



Unbestrittener Star: Die P-38 Lightning fliegt fast 700 km/h schnell. In aller Welt gibt es nur noch fünf fliegende Exemplare dieser Maschine.

Fotos Sandra Romanowicz

# Woodstock für Piloten

Tausende Piloten und Luftfahrtbegeisterte treffen sich Ende August am Flugplatz Tannheim im Allgäu. Alle eint ihre Leidenschaft fürs Fliegen.

VON JÜRGEN SCHELLING

„Alpha Quebec, null neun!“ Der Pilot im Cockpit des Ultraleichtflugzeugs mit den Endbuchstaben „AQ“ im Kennzeichen antwortet während seines Anflugs jetzt nur knapp mit „Alpha Quebec, null neun“ auf die Aufforderung des Flugleiters im Funk. Einige Sekunden später setzt er wie gewünscht in Landerichtung „09“, also 90 Grad, auf und biegt dann rasch von der Graspiste ab, um Platz für nachfolgende Maschinen zu machen. Langes Geschwafel am Funk ist nicht gewünscht, vor allem, wenn zur Rushhour mehrere Flugzeuge gleichzeitig im Anflug sind.

Tannheim heißt das kleine baden-württembergische Fluggelände nahe Memmingen offiziell. Einmal im Jahr verwandelt es sich aber drei Tage lang zu „Tannkosh“. Dieses Wortspiel ist zusammengesetzt aus Tannheim und Oshkosh. In aller Welt hat Oshkosh für Piloten einen magischen Klang. Im kleinen Städtchen im amerikanischen Bundesstaat Wisconsin findet seit mehr als 50 Jahren ein Fliegertreffen statt, das sich zum größten Luftfahrt-Treffen der Welt entwickelt hat. Etwa eine halbe Million Flugbegeisterte, dazu rund 10 000 Flugzeuge, nehmen jedes Jahr Ende Juli an der einwöchigen Mixtur aus Schau, Luftfahrtmesse, Piloten-Treffen und Oldtimer-Korso teil. Das alles garniert mit abendlichen Rockkonzerten à la Woodstock. Geschlafen wird natürlich stilgerecht unter der Tragfläche des eigenen Flugzeugs, und selbst Hollywood-Schauspieler mit Pilotenlizenz wie Harrison Ford schauen gern mal vorbei.

Auch im Allgäu-Örtchen Tannheim hat sich aus bescheidenen Anfängen vor 20 Jahren mittlerweile ein Luftfahrt-Event entwickelt, das heute das wohl größte Fliegertreffen Europas ist und dem großen amerikanischen Vorbild immer näher kommt. 2012 hatte sich das Tannkosh-Team allerdings eine schöpferische Pause gegönnt und die Veranstaltung abgesagt. In diesem Jahr ist die Freude deshalb umso größer, dass sie wieder stattfindet. Das Erfolgsrezept: Es gibt keine Stacheldrahtzäune, die das Publikum von der Landebahn trennen, die sonst üblichen „Betreten verboten“-Schilder sind nirgends zu entdecken, und an den Flugzeugen hängen keine „Nicht berühren“-Wimpel. Die Besucher aus dem In- und Ausland wissen einfach, dass man von fremden Maschinen die Finger lässt. Dazu sind die fliegenden Teilnehmer zwar locker, aber trotzdem hochprofessionell. Und natürlich das Wichtigste, was alle eint: die Leidenschaft fürs Fliegen. „Von Piloten für Piloten“ lautet das Motto – genau das kommt hervorragend an.

Leider überschattet ein Startunfall eines Udet-Flamingo-Doppeldeckers das Treffen am Samstagvormittag. Der Pilot ist mit dem Nachbau einer Maschine aus den 1920er Jahren zwar bereits in der Luft, gerät dann aber wieder auf den Boden und rast in geparkte Flugzeuge. Dabei werden zwei Besucher leicht und ein Zuschauer schwerer verletzt. Die anschließende Sper-

rung der Startbahn für etwa zwei Stunden bis 14 Uhr und das Anrücken einer Gewitterfront, vor der mehr als 100 Piloten mit ihren Flugzeugen noch rasch starten wollten, bringt den ursprünglich geplanten Ablauf der Flugschau komplett durcheinander. Erleichterung herrscht am Nachmittag, als klar ist, dass der Zuschauer nicht lebensgefährlich verletzt ist.

Am interessantesten sind bei Tannkosh natürlich die fliegenden Glanzstücke. Wo sonst hat man die Chance, den extrem seltenen Doppelrumpf-Jäger vom Typ P-38 Lightning aus den 1940er Jahren, riesige

**Die Begeisterung fürs Fliegen ist bei den meisten unabhängig von der Motorisierung.**

CH-53-Transporthubschrauber oder ein seltenes ehemaliges Passagierflugzeug vom Typ deHavilland DH 84 Dragon von 1936 kurz hintereinander am Himmel zu erleben? Dazu kommen Kunstflug-Shows, Oldtimer-Vorführungen und sogar ein Formationsflug im Stil der ehemaligen Burda-Staffel. Bei diesem fliegen drei Piloten auf ihren Piper-Cub-Oldies das gleiche Programm wie ihre einstigen Vorbilder in den fünfziger und sechziger Jahren, damals im Werbe-Auftrag des süddeutschen Zeitschriftenverlags. Das Beste ist, dass man all diese Maschinen nach dem Abstellen ganz aus der Nähe bewundern und mit ihren Piloten ins Gespräch kommen kann,

ohne Absperrungen oder unfreundliches Sicherheitspersonal. Das ist nicht nur eine tolle Werbung für möglichen Pilotennachwuchs, sondern quasi Luftfahrt zum Anfassen. Manch ein Besucher fängt sich hier einen „Flieger-Virus“ ein, der lebenslang anhält.

Stundenlanges Flugzeug-Flanieren, so etwa könnte man deshalb die Hauptbeschäftigung der Besucher umschreiben. Schließlich ist die ganze Palette der motorisierten Fliegerei bei Tannkosh zu erleben. Dicht an dicht stehen rassistige Kunstflugmaschinen oder PS-starke Warbirds, filigrane Motorsegler samt klassischen Einmotorigen, massive Transporthubschrauber neben insektenähnlichen Gyrocoptern sowie libellenschlanke Ultraleichtflugzeuge und knifflige Doppeldecker. Aber nicht nur die Optik, auch die Akustik spielt eine dominante Rolle: donnernde Sternmotoren, aggressive Reihentriebwerke, hochfrequente Zweitakter und sogar der ein oder andere surrende Elektromotor sind Musik in den Ohren der Zuhörer.

Zu den Höhepunkten im Programm zählt die Vorführung der bis zu 700 Kilometer je Stunde schnellen Lockheed P-38 Lightning aus dem „Hangar 7“ der Flying Bulls. Von diesem Typ gibt es nur noch eine Handvoll fliegende Exemplare, in Europa nur eine einzige. Selbst Luftfahrtläuten ist die P-38 ein Begriff, weil mit einer Maschine gleicher Bauart der weltbekannte Schriftsteller Antoine de Saint-Exupéry, Autor des „kleinen Prinzen“, 1944 im Mittelmeer abstürzte. Wenn Pilot Raimund Riedmann aus Salzburg die fast 3000 PS starke Zweimotorige startet, stockt vielen der Atem. Leider kann er wegen eines Hy-



**Lässig und locker:** Das sind Flugzeuge wie Zuschauer bei Tannkosh. Ganz oben eine sebattenspendende Yak-52. Darunter der große Doppeldecker, eine Antonow An-2. Auch ein Falke-Motorsegler lässt sich zum Bivak umbauen. Und der typische Tannkosh-Besucher nächtigt unter seinem Flugzeug, wie der Pilot vor seinem Ultraleichtflugzeug.



Die große Vielfalt: Vom Neuflyzeug über Oldtimer bis hin zum Ultraleichtflieger ist alles in Tannheim vertreten.

draulikproblemen am Anreisetag und wegen der anrückenden Gewitterfront am Airshow-Samstag kein spektakuläres Display fliegen.

Auch die extrem seltene britische DeHavilland Dragon begeistert das Publikum: Der Oldtimer wurde 1936 gebaut und flog als Passagierflugzeug auch für die irische Fluggesellschaft Aer Lingus. Vor wenigen Jahren wurde die Zweimotorige restauriert und dient seither als nostalgischer Werbeträger für die Fluggesellschaft. Vier Passagiere an Bord erleben ebenso wie die Zuschauer am Boden mit dem Doppeldecker eine regelrechte Zeitreise in eine längst vergessenen gebliebenen Ära der Luftfahrt.

Am frühen Abend „duelliert“ sich zudem Ex-Airrace-Pilot und Flugplatz-Tannheim-Geschäftsführer Matthias Dolderer als Lokalmatador auf seiner Hochleistungs-Kunstflugmaschine Edge 540 erstmals mit einem Kollegen im Helikoptercockpit. Die Frage lautet: Wer schafft mehr Loops innerhalb von drei Minuten? Auch sein Kontrahent ist ein Pilot der absoluten Spitzenklasse. Rainer Wilke beherrscht Kunstflug auf einem Hubschrauber vom Typ Bo 105 wie wohl kein anderer auf der Welt. Die zwei fliegen aus Sicherheitsgründen nacheinander vor einer Jury, gewonnen haben beide, weil jeder von ihnen genau 18 Loops absolviert.

Aber auch die Piloten in ihren gerade mal 60 bis 100 PS starken Ultraleichtflugzeugen, die auf 100 Kilometer Strecke nur fünf bis acht Liter Benzin verbrauchen, haben den gleichen Spaß wie ihre Kollegen in PS-strotzenden Kunstflugmaschinen oder Helikoptern. So ist die Begeisterung fürs Fliegen für die meisten in Tannheim völlig unabhängig von der Motorleistung.

Allerdings könnte nicht einmal ein Ultraleichtflugzeug ohne die Unterstützung der gut 150 ehrenamtlichen Helfer abheben. Sie sorgen zusammen mit den engagierten Chefs des Flugplatzes, Verena Dolderer und ihr Bruder Matthias, dass trotz lässigem Umgangston ein hoher Sicherheitsstandard herrscht. Beide Geschwister sind nicht nur Flugplatzbetreiber, sondern auch erfahrene Piloten mit Kunstflugberechtigung. Dadurch ist sichergestellt, dass bei der Schau nur gezeigt wird, was ohne Risiko möglich ist. Zudem gibt es in diesem Jahr erstmals eine sogenannte „Tannkosh-Sicherheitskarte“, auf der Infos und Hinweise für anfliegende Piloten enthalten sind. Beispielsweise, wo und in welcher Höhe die Lufttürme liegen, in denen die Maschinen Warteschleifen fliegen müssen, falls zu viele Flugzeuge gleichzeitig anfliegen wollen oder gerade eine Vorführung die Landebahn blockiert. Auch das ist eine sinnvolle Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit, schließlich nehmen 1398 Flugzeuge an den drei Veranstaltungstagen teil. Dass ein Unfall wie der Zusammenstoß mit dem startenden Doppeldecker passiert, könnte auf jedem anderen Flugplatz ebenso geschehen.

Ohnehin ist jede landende oder startende Maschine immer auch Teil des Spektakels. Auch das macht den speziellen Tannkosh-Geist aus: Hier zählt nicht, ob man mit dem preiswerten Ultraleichtflugzeug oder einer millionenteuren Turboprop anreist, es herrscht eine angenehm klassenlose Leidenschaft der Teilnehmer für alles, was fliegt.

## SCHLUSSLICHT



## Sicherheits-hinweis

VON WALTER WILLE

Annreise zu einer Veranstaltung in Denver, Colorado. Teilnehmer aus mehreren Ländern Europas machen sich auf den Weg. In Frankfurt sitzt die deutsche Gruppe in einem Jumbo der Lufthansa. Das „Boarding“ ist „completed“, den Sicherheitshinweisen hat routinemäßig niemand Beachtung geschenkt, es könnte losgehen. Tut es aber nicht. Nach einer Weile meldet sich der Kapitän. Ein Triebwerk will nicht, Techniker unterwegs. Als die Techniker wieder weg sind, will das Triebwerk immer noch nicht, alles aussteigen. Die Lufthansa treibt einen Ersatzjumbo auf. Der funktioniert, hebt ab, mit vier Stunden Verspätung. Viele Passagiere werden drüben ihre Anschlussflüge nicht erreichen, Entschuldigung. Das Unterhaltungssystem am Platz macht auch nach dem fünften Reset keinen Mucks, was soll's. Flug dauert ja nur zehn Stunden.

Die Teilnehmer aus der Schweiz haben Air Canada gebucht, Airbus 330 Zürich – Toronto, von dort aus nach Denver. Zweimal werden Anstalten gemacht loszuziehen, nach fünfeinhalb Stunden steht die Maschine immer noch auf der Stelle. Probleme mit dem Kabinendruck, heißt es, Entschuldigung. Während der Zeit gibt es einen Becher Wasser und ein Tütchen Cracker. Schließlich startet der Airbus, kehrt über Frankreich um, landet, begleitet von Rettungsfahrzeugen, wieder in Zürich. Die Passagiere werden auf Hotels verteilt. (Auf sie wartet am folgenden Tag ein Déjà-vu, diesmal wird wegen Triebwerksproblemen gewendet.) Die Denver-Gruppe indes pocht auf Beförderung über den Großen Teich, ergattert Plätze in einer Swiss-Maschine nach Boston. Ankunft nach Ortszeit am späten Abend, vier Stunden im Hotelbett am Flughafen, um 3:45 Uhr Wecken für die Weiterreise nach Denver.

Nach der Veranstaltung will einer der Teilnehmer mit United Airlines nach Chicago. Während des Eincheckens Kommando zurück, Maschine fällt wegen „technischer Probleme“ aus, Entschuldigung. Ersatzmaschine kommt aus Richtung Washington, zwei Stunden Verspätung, also praktisch nichts.

Ahm, Entschuldigung, ist das alles normal? Oder muss man sich Sorgen machen?

## TECH-TALK

## Tankwagen

VON MICHAEL SPEHR

In großen Unternehmen gibt es Dienstwagenrichtlinien, in kleinen nicht immer. So wird dem Außendienstmitarbeiter nach einem feinen VW Passat mit Dieselmotor und sattem Drehmoment als neuer Dienstwagen ein VW Caddy angedient, den man wohlwollend als Kompaktvan bezeichnen kann. „Ich bin doch kein Paketzusteller“, nörgelt der Mitarbeiter, als er das Auto zum ersten Mal sieht. Der zweite Blick bringt dann zutage, dass sich sein Chef für ein Erdgasfahrzeug entschieden hat. Ade, du schönes Drehmoment! Und mit der Reichweite hat unser Freund auch seine Probleme: Ständig auf Tankstellensuche sei er, obwohl der Caddy Ecofuel einen ungewöhnlich großen Gastank für 26 Kilogramm mitbringt. Die Nörgerei nimmt kein Ende. Aber nach einem halben Jahr ist Schluss. Zwei der unterflur eingebauten Tanks geben kein Gas mehr ab. Sie sind voll, dürfen aber nur leer ausgebaut werden. Die Werkstatt überlegt seit Wochen.

## HINWEIS DER REDAKTION

Ein Teil der in Drinnen & Draußen besprochenen Produkte wurde der Redaktion von den Unternehmen zu Testzwecken zur Verfügung gestellt oder auf Reisen, zu denen Journalisten eingeladen wurden, präsentiert.