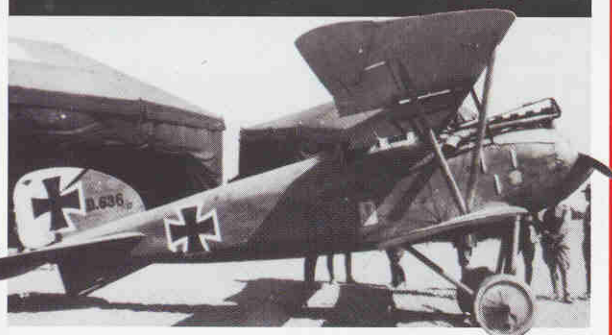


JET & PROP

€ 5,60 (D) - sfr 11,00 - € 6,50 (Österreich) G 8376
 6/04 € 6,60 (Belgien) - € 6,45 (Luxemburg)
 November / Dezember 2004

Die Adler des Kaisers



Flieger im Heiligen Land

FLUGZEUGE VON GESTERN UND HEUTE IM ORIGINAL UND IM MODELL

Buntes Treiben bei "Tannkosh" 2004



Wrackbergungen im Jonstvatnetsee



Neues zum Aussehen der Bf 109 K-4



Die He 280 - Teil 4



"Geheimsprache" der Jagdflieger



Das große Tiger-Treffen der NATO



Knifflig im Bau: Savoia S.79 von Trumpeter in 1:48





Genauso beliebt wie in Oshkosh: Die zahlreichen Flugformationen während des Fly-In's



Schön für das Auge arrangiert: Die vielen, vor der Flugplatzgaststätte abgestellten, farbenprächtigen Doppeldecker.



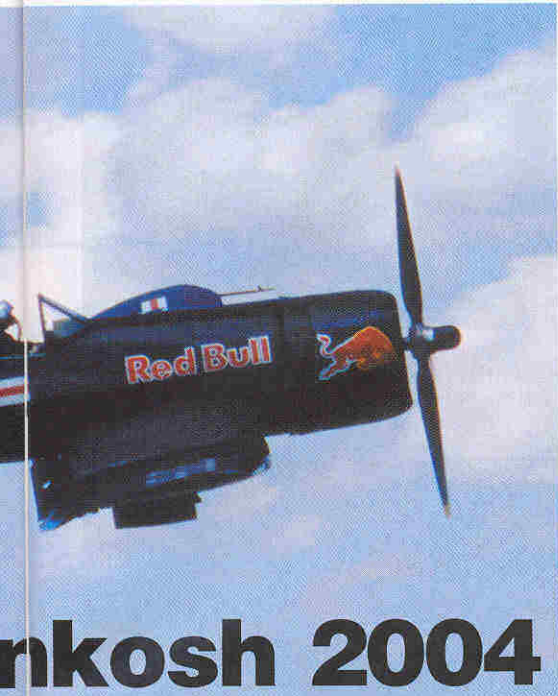
Fly-In "Tannheim"

Das vom 16. bis 18. Juli 2004 in Tannheim in Baden-Württemberg abgehaltene Fly-In, stellte mit 780 gelandeten Flugzeugen einen neuen Rekord auf. Der Ruf aus Tannheim folgten Pilotinnen und Piloten aus aller Welt. Ein Beispiel: Pilot Mark Waite aus Großbritannien mit einem Pock...

Vielleicht liegt es am guten Draht nach oben – immerhin ist Tannheim Deutschlands einziger Flugplatz mit eigener Flugplatzkapelle – jedenfalls meinte es Petrus auch dieses Mal mit den Tannheimern besonders gut und schickte Top Wetterbedingungen für das große Fliegerfest. Dass gut Gemeintes mitunter auch recht unangenehm empfunden werden kann, bekam dann doch so mancher Pilot zu spüren. Der Luftraum über Tannheim war an diesem Wochenende „brechend voll“ und so gurkten einige Flieger in sengender Hitze schon mal locker eine Stunde im Holding. Dass dennoch 780 Flugzeuge an diesem Wochenende ihr Plätzchen auf dem Gelände fanden, war der professionellen Arbeit von Dieter Köhn und Herbert Tafler zu verdanken, die hauptberuflich Luftwaffenjets in Memmingen delegieren.

Anders als auf einem Flugzeugträgerdeck, wo man mit Hilfe von Modellschablonen versucht, für jeden Flieger einen Abstellplatz zu organisieren, schafften es die vielen freiwilligen Helfer, auch ohne solche Hilfsmittel, eine ordentliche Flightline zu kreieren. Für die etwa 4.500 Besucher war nur die ca. 1000 m lange Start- und Landebahn tabu. Ansonsten konnte sich jeder nach Gutdünken zwischen den abgestellten Flugzeugen frei bewegen und seinen Wissensdurst durch die bereitwilligen Auskünfte der Piloten stillen lassen. Überhaupt spürte man überall nur herzliches Entgegenkommen und eine entspannte Atmosphäre. – Genau die idealen Voraussetzungen, um sich mit dem Flugsport an Deutschlands Himmel vertraut zu machen.

Am Samstag waren sämtliche Piloten mit den entsprechenden Referenzen um die Gunst des Publikums bemüht. So wurden neben spektakulären Solovorführungen auch einige Flugformationen gezeigt, sodass die Besucher eigentlich den ganzen Tag über ihre Köpfe in eine vertikale Stellung bringen mussten. Nachdem auch Flugplatzchefin Verena Dolderer eine Akrobatiknummer mit zwei weiteren Super-Decathlons beendet hatte und am Boden schon wieder munter sämtliche Helfer delegierte, konnte ich mir die Frage nicht verkneifen, ob denn ihre Power auf das Sponsorengetränk zurückzuführen



nkosh 2004

in Baden-Württemberg, erstmals unter dem Label gelandeten Flugzeugen einen neuen Rekord auf. Dem aus ganz Europa. Für die weiteste Anreise wurde UL-Pokal belohnt.

sei. Sie lächelte etwas verschmitzt und entgegnete mir: „Wenn du ein ganzes Jahr auf diesen Augenblick hin hart gearbeitet hast, bist du einfach voll Adrenalin um diese Power zu meistern“.

Das seit den 80ern traditionell durchgeführte UL-Fly-In hat mittlerweile auch alle anderen Kategorien der Freizeitlegerei in seinen Bann gezogen. So konnte Matthias Dolderer (u.a. Pilot bei den Flying Bulls) auch in diesem Jahr die F4U-4 Corsair wieder nach Tannheim holen. Diese geballte Ladung ungezügelter Power zu erleben, in Form von schönen Bildern, die Matthias mit der Corsair in den Himmel über Tannheim zeichnete, gehörte sicherlich zu den Highlights des Publikums. Kaum wieder zurück auf der Erde, wurde Matthias geradezu mit Fragen zu diesem raren Exemplar bombardiert. „Ist es schwierig so eine Corsair zu fliegen?“ - „Schwierig ist in dieser Hinsicht wohl eher relativ!“ „So eine Corsair könnte mir auch gefallen.“ - „Sei lieber froh darüber, dass deine Mühle nur mit 20ltr./Std. auskommt und nicht über 400ltr./Std. haben will!“

An reinrassigen Oldtimern, waren neben Bückers und Stearmans auch eine DH Beaver zu sehen, die sich des Öfteren mit Fluggästen an Bord zu einem Rundflug über der nahe gelegenen Alpenlandschaft aufmachte. Eigentlich sollten es fünf werden, aber bedingt durch noch schlechte Wetterverhältnisse im Rest der Republik, fanden immerhin drei T-6-Trainer den Weg nach Tannheim.

Ortswechsel: Samstagabend. Die Hangarparty war gerade so richtig am Steigen, als plötzlich ein heftiges Gewitter über den Platz fegte. Man konnte beinahe den Eindruck gewinnen, als wolle Petrus das unbeschwerte Fliegervolk an die Tücken der Naturgewalten erinnern. Wie auf Kommando sprinteten alle, die eine innige Beziehung zu ihrer Fläche pflegen, auf den Platz und versuchten ihre Kostbarkeiten gegen diese Grobheit der Natur zu verteidigen. Gott sei's gedankt, mussten nur zwei UL-Eigner einen Schaden an ihrem Eigentum beklagen. Der Rest der internationalen Runde konnte zwar durchnässt, dafür aber mit einem angeregten Kreislauf die Party mit anschließendem Feuerwerk umso mehr genießen.



▲ Fast wie in Übersee: Eine schöne Formation dreier T-6.

◀ Matthias Dolderer und seine Corsair mal eben kurz auf den Sprung nach Zell am See.



Schatten spendende Tragflächen waren während des ganzen Treffens begehrt.



Während sich der Pilot einer Boeing Stearman startklar macht, hebt eine DH Beaver mit Rundfluggästen ab.



▲ Die Corsair im Messerflug.

▶ Nicht so durstig wie das Original: Die UL-Version einer 109.



Hatten trotz der vielen Aufgaben auch mal Zeit für ein kleines Späßchen: Die Initiatoren Verena und Matthias Dolderer.



Weiß die Vorzüge einer T-6 durchaus zu schätzen: Der Fliegernachwuchs.



Resümee dieses wohl größten Fly-In Europas: Für die Initiatoren Verena und Matthias Dolderer steht eines ganz klar im Vordergrund. Man will etwas für die Fliegerei in Deutschland tun und zeigen, dass sich auch in Zukunft viele Möglichkeiten für den Luftsport auf tun können. Ausdauer und Beharrlichkeit und natürlich auch das Gros vieler freiwilliger Helfer haben gezeigt, dass man so auch in Deutschland Einzigartiges leisten kann und leisten wird. Bekanntlich ist ja die Fliegerei in Sachen Multikulti der Politik schon immer ein gutes Stück vorausgeeilt.

Einzigstes Streitthema in dieser illustren Runde, dürfte wohl die Ansicht darüber gewesen sein, wie ein „gescheitertes“ Flugzeug eigentlich auszusehen hat.

Das nächste Tannkosh findet am 16. Juli 2005 statt. Und wie ich gehört habe, gibt es Viele, die ihren Freunden von diesem „Geheimtipp“ erzählt haben. Ich fürchte, die Tannheimer werden wohl fürs nächste Mal doch so ein Flugzeugträger-Papp-Modell fürs Einparken der vielen Flugzeuge gebrauchen können. Da ist ja noch die 1000er Marke, die man ja eigentlich auch noch knacken könnte.

An dieser Stelle möchte ich mich noch bei Helmut Stürzel bedanken, der den ganzen Tag über Presseleute mit einer Cessna über den Platz geflogen hat und auch für mich trotz der Hektik am Himmel einige günstige Lücken aufgetan hat, um mich mit meiner Kamera in Position zu bringen. **Wilfried Birkholz**



An diesem Wochenende ging es in Tannheim beinahe wie auf einem Flugzeugträger zu.



Die Bücker Bü 133 Jungmeister von Jürgen Hüfner war noch vor einigen Jahren ein Haufen Schrott.



Imposanter Anblick beim Landeanflug auf Tannheim: Ungefähr 700 Flugzeuge stehen jetzt am Boden.



Buntes Treiben auf dem Tannheimer Flugplatzvorfeld.



Zuschauen und Entspannen, während zwei FK 12 „Comet“ im Aircrackerlook der Dreißiger vorbeisaußen.



Die Bücker Jungmeister zwischen der Retro-Konkurrenz.



Die Corsair beim Ausrollen. Beachte den ausgeklappten Landescheinwerfer.



Bemerkenswertes Arbeitspferd des ehemaligen Ostblocks. Die PZL-106 AR „KRUK“ von Dieter Gehling.



Die Bucker Jungmann und eine Renegade.



Die Flugplatzkapelle in Tannheim wurde natürlich von Fliegern erbaut.



Boeing Stearman als Sonnenschirm.



UL Murphy Renegade und Bucker Bü 133 in voller Farbenpracht.



Trotz Yak-Boom nicht oft bei uns zu sehen: Eine Yak-18T aus Ungarn.