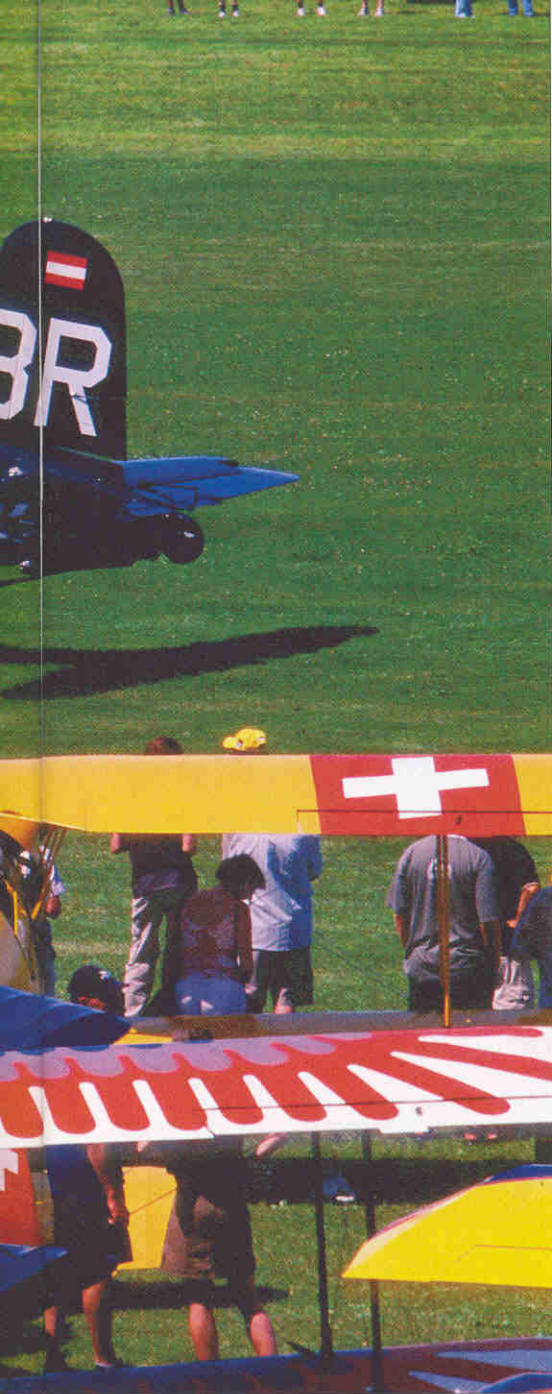




GROSSES FOTO Die F4U Corsair rollt an der Flightline der vielen Teilnehmer des Fly-in Tannheim 2004 vorbei.

LINKS Die Atmosphäre in „Tannkosh“ war sehr entspannt...
Wilfried Birkholz

In diesem Jahr lockte das Fly-in Tannheim über 600 Flugzeuge und andere Fluggeräte an, und das an einem einzigen Samstag im Juli. Inzwischen ist so ziemlich jede Luftsportart vertreten, vom UL aus Pioniertagen bis zum 2200 PS star-



OBEN Über 600 Flugzeuge nahmen am Fly-in in Tannheim teil.

Wilfried Birkholz

UNTEN Die Boeing Stearman PT-17 ist überall gern gesehener Gast.

Simon Krikava



■ Fly-in Tannheim 2004

Das deutsche Oshkosh

Was 1986 als kleines Treffen der UL-Flieger begann und sich auf den süddeutschen Raum konzentrierte, hat sich innerhalb weniger Jahre zum aviatischen Rundumschlag entwickelt. Das Fly-in Tannheim wurde zum deutschen Oshkosh – zum „Tannkosh“. VON STEFAN BARTMANN.

ken Weltkrieg-Zwei-Boliden wie die F4U Corsair aus dem exklusiven „Red Bull“-Flugzeugpark in Salzburg. Flugplatzchef Matthias Dolderer hatte den 1945 gebauten Marine-Jäger mitgebracht und vorgeführt. Auch bei Oldie-Fans hat sich Tann-

heim als gute Adresse herumgesprochen. Denn anders als etwa beim Oldtimer-Fliegetreffen auf der Hahnweide, wo das Publikum notgedrungen hinter Barrieren gepfercht wird, ist das Fly-in Tannheim eine echtes Fliegerfest zum Anfassen ge-

worden – und geblieben. Darauf sind die Veranstalter, die Tannheim-Betreiberfamilie Dolderer, stolz. Ihr Fly-in ist schließlich kein angemeldeter Flugtag, was die Rahmenbedingungen doch spürbar zuschau-erfreundlicher macht. ▶



Sechs der russischen Kunstflugzeuge Jak-50, Jak-52 und Jak-55 bildeten in Tannheim ihr eigenes Lager.

Simon Krikava



Die Bücker Bü 133 „Jungmeister“, hier ein Exemplar aus Großbritannien, gehört zu den klassischen Doppeldeckern der Luftfahrtgeschichte.

Simon Krikava



Die Zuschauer können in „Tannkosh“ alle Flugzeuge aus der Nähe besichtigen. Das Wachpersonal achtet darauf, dass niemand auf die Roll- und Startbahn läuft. Wilfried Birkholz

Zu sehen ist eine Art „Fliegendes Museum“, wie es nur selten in solcher Anhäufung und Vielfalt zusammenkommt. Klassiker wie Bücker Bü 131 und Bü 133, Stearman PT-17, diverse Klemms. Ein halbes Dutzend Kunstflugzeuge der Typenreihe Jak-50, Jak-52 und Jak-55 bildeten ihr eigenes Lager. Eine davon stand über fünf Jahre lang in Tannheim untätig herum, ehe sie – nach einer gründlichen Überprüfung und mit frisch bespannten Rudern – mit neuer Zulassung versehen ihre Kreise ziehen darf.

Erstmals in Tannheim: die Jak-18 aus Ungarn, die wie aus zivilen und militärischen Elementen zusammengenietet wirkt – ein Blickfang. Noch ein Einzelstück in Deutschland ist die Nord 1203, ein entfernter Verwandter der Me 108, aus Straubing. Ein weiteres Exemplar des Drei- bis Viersitzers wird zur Zeit wieder aufgerüstet. Die Leistungen der in Frankreich gebauten Nord können sich auch heute noch sehen lassen, rund 50 Jahre nach ihrer Entwicklung. Saubere Aerodynamik und ein 145 PS starker Regnier-Vierzylinder Reihenmotor verschaffen dem ehemaligen Militär-Trainer eine Reisegeschwindigkeit von 145 Knoten.

Das Schönste an „Tannkosh“: Alle diese Fluggeräte sind für die Besucher weitgehend zugänglich und aus nächster Nähe in Augenschein zu nehmen. Das Wachpersonal an der Flightline sorgt aufmerksam, aber zurückhaltend dafür, dass man nicht vor lauter Begeisterung auf die Roll- und Startbahn rennt. Aber man wird nicht gleich angepöf, wenn man es wagt, einmal über einen Randbogen zu streicheln. Auch ein Gespräch mit den Piloten ist machbar. Derart sympathisch geben sich nur wenige Großveranstaltungen hierzulande. Nächstes Jahr sieht man sich wieder. ◀